KOKU-FAN
august 1980
$4.00
航空ファン 8
●米海軍ジェット攻撃機
●サラトガ，コーラルシーの搭載機
●モデリングマニュアル/A-4
●F-86と朝鮮戦争，中島97式戦闘機

CV-60サラトガの艦載機
THE TOUGH ONES ON USS SARATOGA

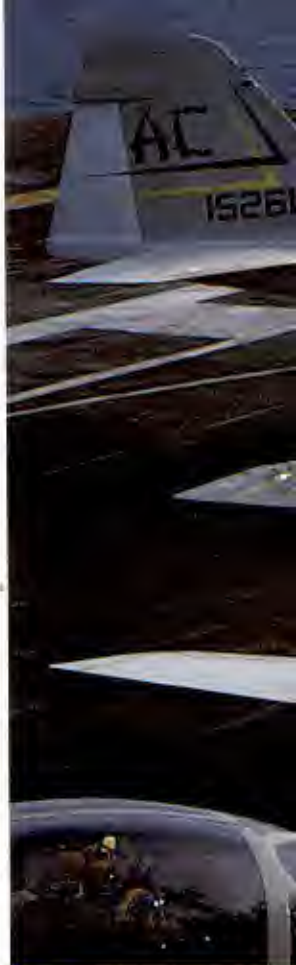
Photo: Robert L. Lawson.

CV-60サラトガはフォレスタル級空母の2番艦として1955年10月に進水、1956年4月14日、大西洋艦隊に就役した。艦名は先代CV-3から受け継いだもので、独立戦争の激戦地に由来しており、乗組員たちからは"サラ"と呼ばれ親しまれている。このサラに就役以来搭載され続けているのがCVW-3(コードAC)で、1972年、唯一の戦闘航海の折も、同航空団はサラとともにヤンキー・ステーションにあった。この航海でVF-31、103両飛行隊から1組ずつのMiGキラーを輩出した。なお、このページは本誌特約カメラマン、ロバート・L・ローソン氏が今年1月に撮影したもの

▲Mk 82訓練弾を搭載し、第1カタパルトで発艦を待つVF-103のF-4J インテイクのベーンにはファイアビー標的機のスコアが記入されている
▼VF-31"Tomcats"のCAG機F-4J(155530)をカタパルトへ誘導するエアクラフト・ディレクター。F-4装備のVFは現在10個に減っており、VF-31がニックネームどおりF-14を装備する日も、遠いことではない
▶着陸後、アレスティング・ワイヤをはずし、コラール(駐機場)へ向かうVA-105のA-7E(155209)。この機体はCVW-3の航空団司令ルー・シェネファー大佐の乗機で、CVW-3所属飛行隊のカラーで塗られている

USS Saratoga(CV-60) was launched in October 1955 and commissioned on 14 April 1956 joining the 6th Fleet in the Atlantic. Assigned to the ship ever since is CVW-3 of which VF-31 and VF-103 recorded a MiG-kill in 1972 when they were at Yankee Stn. Shown below is CAG plane of VF-31 "Tomcats" approaching catapult. On the right you will note A-7E showing new marking of VA-37 "Bulls", while tail fin below reveals the marking of triple-nut for VA-105 "Gunslingers". January 1980 photos.

雄牛を型どった新しいマーキングのA-7E（158663）、VA-37"Bulls"の所属機

尾翼のシェブロンの中に、トリプル・ナッツ（ネジのナット）を描き入れたVA-105"Gunslingers"のA-7E（157579）

▼サラトガを支える支援機たち。上はHS-7"Shamrocks"のSH-3H(152135)。LAMPS IIで，ASW，ASM，救難など多くの用途に使用されている。下は今だ健在な姿を見せるC-1A COD機(136759)。本空母はC-1のためだけに，火災の危険性の高い航空ガソリンを積まなければならない
◀第3カタパルトで発艦準備中のVS-22，S-3A。72年に米海軍で初めてCV(汎用空母)化されたサラトガは，76年までS-2Gを使用。以後一貫してVS-22を搭載しつづけている。尾翼のバイキングのマークに注意

▲エラールで離陸を待つVA-75のA-6E(158790)とKA-6D(152611)。手前のA-6EはCVW-3のCAG機で，ラダーにはそれを表わす5色の星とCVW-3のエンブレムが描きこまれている
▼着艦したVAW-123"Screwtops"のE-2C(160698)
サラトガは来年からSLEPのため一時的に退役する。工事期間は2年におよぶため，現在伝えられるようにコーラルシーの退役，カールビンソンの就役の遅れなどが本当なら，空母の配置図は大きく変ることだろう

CV-43 USSコーラルシーの搭載機

Photo ROBERT L. LAWSON

AIRCRAFT OF USS CORAL SEA (CV-43)

就役以来33回目の誕年を間近に控えた1979年12月，太平洋艦隊の老兵USSコーラルシー(CV-43)が，母港アラメダから最後の第7艦隊航海へと旅立った。USSエンタープライズ(CVN-65)から受継いだCVW-14を初めて搭載したこの航海は，カリフォルニア州MCASエルトロをホームベースとする第3海兵航空団(3rd MAW)のVMFA-323とVMFA-531をVFの構成メンバーとしてファイター・カバーを行なうという米海軍初の試みを遂行するヒストリックな航海でもあった。この後コーラルシーは，イランの米大使館人質事件に対処するためホルムズ海峡に展開，7ヵ月にもおよぶインド洋，西太平洋航海を行なうことになる。そして現在，第7艦隊に歴戦の"The Best in the West"の姿はもう無い。おそらくは2度と長い旅に出ることはないだろう。ここに紹介する一連の写真は，ラストクルーズを前に訓練に勤しむ，CVW-14の所属機(VMFA-323，-531(F-4N)/VA-27，-97(A-7E)，-196/VAW-113(E-2B)/VFP-63Det.3(RF-8G)/HC-1Det.5(SH-3H))をサンフランシスコ沖のコーラルシー艦上に撮った迫力のショットである。コーラルシーは今回の任務を最後に退役するともいわれている。もし現実となれば，この頁が貴重なものとなる。

▲後部甲板上に翼を休めるVA-196のA-6E。CVW-14のCAG機である

コーラルシーの第2カタパルトにセットされたVA-196のKA-6D▼

▲着艦したVAW-113"Black Hawks"のE-2B。VAW-113は、1971年6月のUSSエンタープライズ(CVN-65)によるベトナム戦航海以来、一貫してCVW-14と行動を共にし、今回が6度目のクルーズとなった。
◀離着艦訓練を繰り返すVA-97"Warhawks"のA-7E。僚友VA-27、-196と共にCVW-14のVA部門を構成して、やはり6度目の第7艦隊任務で、3rdSqnを示すブルーを使用したマーキングもすっかりお馴染みになった。
▶後部甲板にタイダウンされたVA-97のA-7E。機体はCVW-14のCAG機。

In December 1979 the USS Coral Sea(CV-43) left Alameda for her assignment to the 7th Fleet. Assigned to the 7th
Carrier was CVW-14 which consisted from VMFA-323, VMFA-531, VA-97, VA-196, VAW-113, VFP-63 Det. 2 and HC-1 Det. 3. Sequences introduced here were photographed during training off the coast of San Francisco.

▲翼を折りたたみ、アングルド・デッキから離艦するVMFA-323のF-4N。垂直尾翼にはCVW-14の所属を示すNKのテールレターのほか、1st Sqnに与えられる100番代のサイドナンバーと赤のチップカラーが施されている。

◀飛行準備整ったVMFA-323の00機。CAP訓練に向かうのであろうか、内翼STA 2にはAIM-9サイドワインダーと同一形状のACMR（Air Combat Maneuvering Range）ポッドを携行している。

▶前部飛行甲板に整然と並べられたCVW-14の戦闘・攻撃飛行隊機。向かって右側が戦闘部門のVMFA-323、-531のF-4N、左側が攻撃部門のVA-27、-97、-195のA-7EとA-6Eである。ちなみにCVWの1st,2ndSqnが海兵隊のVMFAで占められたのは、第2次大戦以降初めてのケースである。

NK
0628
USS CORAL SEA
VMFA-323
MARINES
101

▲STA 2にAIM-9Lサイドワインダーを装備して艦橋前をカタパルトへと進むVMFA-531のF-4N。機体はCVW-14のCAG機で、ラダーには所属飛行隊のスコードロンカラーとCVW-14の黄文字が描かれている。後方の第3カタパルトで発進位置に着いているのはVA-196のCD機。

▲起き上がったJBDにJ79のアフターバーナーをたたきつけ、第2カタパルトから発進せんとするVMFA-531のF-4N。現在彼らは7ヵ月にもおよんだ西太平洋、インド洋航海を終え，ホームベースMCASエルトロへ帰投途上にある。

陸上自衛隊富士総合火力演習

陸上自衛隊ではさる5月12日、東富士演習場（静岡）で、ヘリコプター、戦車、オートバイなどによる演習を公開した。約1時間半にわたる作戦は、一定の状況を設定し、航空自衛隊のF-1、C-1も協力して行なわれ、今回は陸自の最新鋭攻撃ヘリAH-1Sも2機参加した。演習は3日間におよび、105、107、155、203㎜各種砲22門、74式戦車11両がおもに参加し、この間に使用した実弾が合計16ton、約4,000万円であったという。写真上は2.75インチ・ロケット弾を発射するUH-1B、中左は中型ジープを吊り下げたKV-107II、中右はUH-1H、右はAH-1Sの各機。

KF SPECIAL FILE

▲前縁スラットを下げ、ヒル空軍基地へ着陸する無塗装のF-4E-59(73-1188)。基地内のオグデンALC(空軍兵たんセンター)で修理中の機体。

[Above] An unpainted F-4E-59(73-1188)about to touch down on the runway of Hill AFB. The air was test flown during its major repair work done at the Ogden ALC(Air Force Logistics Center).

▼ネリス空軍基地を訪れた31TFW司令、G.フィッシャー大佐のF-4D-28(65-731)。この31TFWは来年からF-15C/Dに機種改変される予定。

▲胴体と尾翼端に描かれた指揮下4飛行隊のユニット・カラー。赤は307TFS、緑は308TFS、黄は306TFS、青は309TFSを表わしている。

F-4D-28(65-731)of Col G. Fischer, CO of 31TFW during visit to Nellis AFB. The Wing will be reequipped with F-15C/Ds in next year. Note the unit color scheme.

One of six new Tomcats equipped with TARPS (Tactical Airbone Reconnaissance Pod System). The new F-14s also have special cooling vents and new electronics.

▲新しい艦隊の目，TARPS(Tactical Airborne Reconnaissance Pod System) 装備のF-14A(160914)がVF-124に配備された．このポッドはKS-87B，KA-99，AN/AAD-5を内蔵しており，このポッドを装備可能なF-14Aは32機発注中で，今年中には実戦部隊への配備が始まる．

▼6月号でもお伝えしたようにTOWミサイル運用能力を持つAH-1T(161026)がキャンプ・ペンドルトンのHMA-169へ配備された．AH-1Tは同機機首にテレスコピック・サイトを備えているほか，グリーン2色とタンのオーバーラル・カムフラージュが施されている．

As reported in preceding issue the TOW Cobra AH-1T(161026) has been delivered to HMA-169 at Camp Pendleton. AH-1T also has a telescopic sight in nose.

◀最近，英米の軍用機をはじめロー・
リティ化の一環として，オーバーラル
フラージュ(全面迷彩)が一種の流行に
いる。この23TFWのA-7Dはは前から
彩が施されていたが，下面のパターン
る写真は少なかった。この写真はネリ
基地へ着陸する折のスナップで下面が
なおこの23TFWはA-10Aへの機種改変
されており，A-7DはTACから姿を消
▼同じくオーバーラル・カムフラージ
したAFRES(Air Force Reserve＝予
301TFW/466TFSのF-105B-20-RE(57
各部ステンシルや国籍標識，テイル・
に至るまで黒に一部重要なものは赤およ
で書かれており，彩度の高い部分はコ
・カラーのストライプのみ。

[Left] A-7D from 23TFW on its final appr
the runway of Nellis AFB. Note overall camo
in socalled low-visibility color scheme.
[Below] F-105B-20-RE from 466TFS/301TFW
AFRES(Air Force Reserve)bearing overall camo

▼ブルー系3色(FS 35414/35109/35164と思われる)のアグレッサー・スキムを施した479TTWのT-38A-60-NA(65-10357)，"パッチェス・スキム"と同じ配色だが，パターンはまったく異なり，名称は不明。

[Below] T-38A-60-NA(65-10357) from 479TTW in Patches color scheme using 3blue tone possibly of FS.35414/35109/35154.

▲レッドフラッグに参加した405TTW/425TFTSのF-5F-NO(73-891)。本機はF-5Fの原型2号機にあたり，1号機(73-889)とともにノースロップ社のデモンストレーターとしても使用されている。そのため，機首にはF-5使用24ヵ国の国旗が，尾翼には2頭の虎が描きこまれている。本機の迷彩は"ゴースト"と呼ばれるもので，グレイ(FS.36306/36521)とブルー(FS.35237)，下面ブルー(FS.35622)。右は425TFTSのエンブレム。

(Top) F-5F NO(73-891) from 425 TFTS/405 TTW participated in the "Red Flag". The aircraft is a second prototype of F-5F flown as demonstrator by Northrop. Note the Ghost scheme, utilizing gray (FS. 36306/36521), blue (FS. 35237), and undersurface blue (FS. 35622).
(Right) Emblem of 425TFTS

▼一方，海軍のアグレッサー部隊，NFWS(Naval Fighter Weapons School＝海軍戦技学校)"トップ・ガン"のF-5Eも新しい迷彩を施している。ブルーとグレイのシマ状迷彩で，金色のシールド内にはパイロット・ネームが書きこまれている。

(Below) F-5E from the "Top Gun" of NFWS (Naval Fighter Weapons School) participated as an aggressor also shows the latest camouflage scheme in blue and gray.

Photo: FRANK B. MORMILLO

P-3C-140-Lo from VP-45 deployed to NAF Sigonella

フロリダ州ジャクソンビル海軍基地に展開するPW-11(第11哨戒航空団)のPatronたち。詳細は55ページの“Jax のP-3 Patrons”を参照。
▲イタリアのNAFシゴネラへ派遣されているVP-45“Red Darters”のP-3C-140-Lo(158569/158572)。尾翼マークは双眼鏡を下げたペリカン。

▼新しいコウモリのマークを付けたVP-24“Batmen”のP-3C-155-Lo(159322)。機首には“Bat girl”のエンブレムが付いている。
▼VP-16“Eagles”のP-3C-145-Lo(158916)。胴体に書かれた“UNITAS XX”は南米諸国との共同対潜演習“UNITAS”への参加を表わす。

P-3C from VP-24 shows popular "Batgirl" marking.

P-3C Orions from PW-11 at NAS Jacksonville, Fla.

On April 23rd the new Sea Harrier unit No.800 Sqdn was activated at RNAS Yeovilton.

4月23日，新しいシー・ハリアー飛行隊No.800Sqn.の開隊式が，イギリス南部の英海軍基地RNASヨービルトンで行なわれた。このNo.800Sqn.開隊により，イギリス海軍はアークロイヤル退役から18ヵ月ぶりに固定翼機による実戦シー・ゴーイング・スコードロンを持つことになる。

▲開隊式の当日，ヨービルトン基地にラインアップしたハリアー。最前列はNo.800Sqn.のシー・ハリアーFRS.1(XZ458)で，マークは赤と金と白。
▼No.800Sqn.と同時に編成された司令部飛行隊No.899Sqn.のシー・ハリアーFRS.1(XZ451)，尾翼マークは"Mailed Fist"。

Sea Harrier FRS.1 from No.899 Sqdn reveals traditional "Mailed Fist" marking.

5th AIR FORCE IN KOREA

Photo Via Larry Davis

戦闘爆撃機F-80とその活躍

▲1,000ℓb爆弾の搭載作業を受ける58FBW/310FBSのF-84E-21-RE(50-1186)。K-2大邱飛行場に展開したこの航空団は，当初B-26/-29のエスコートを任務としていたが,MiG-15には歯がたたず多くはその搭載量を利して戦闘爆撃機として使用された。

▼同じく58FBWのF-84E-21-RE(50-1186)。翼下には1,000ℓb爆弾と5inHVARを搭載している。F-84は主翼付根，翼中央，翼端の3ヵ所にハード・ポイントを持ち，その搭載量はB-26インベーダーをしのぐうえ，低空での高性能と相まって，朝鮮では総計56,000tの爆弾を投下した。

[Above] F-84G from the 58th Fighter Bomber Wing at Taeg [illegible] 1000lb bombs carried on wing pylons indicate an attack on [illegible] hard target such as a bridge or dam in North Korea. (USA

[Below] A fully armed F-84G on the ramp at Taegu. Note the aircraft is carrying half 1000lb bombs and four 5 [illegible] rockets under each wing. The blue and yellow stripes [illegible] the 310th Fighter Bomber Squadron. (USA

▲大邱の誘導路をタキシングする474FBGのF-84E-25（51-500）。朝鮮では部隊や機体の移動がはげしく，マーキングが統一されておらず，時期により異なることが多い。なお同機のバズ・レターは機尾記号のついた特殊な例。
▶大邱飛行場のランプで炎上した58FBW/311FBSのF-84G-16-RE（51-10309）。同機は北朝鮮の爆撃目標上空で高射砲の至近弾を受け，やっとのことで大邱に着陸したが，ランプ手前で爆発・炎上した。米空軍では対空火器の脅威に対処するため，F-84GからはLABS（低空爆撃システム）を装備し，トス・ボミングなどの新戦術を開発，使用した。
▼大邱にラインアップした58FBWのF-84E。手前の機体は58FBWの司令，Joe Davis 大佐機で，傘下3飛行隊のユニット・カラーに塗られている。

[Top] An F-84G from the 474th FBGp taxis along the active runway at Taegu during the winter of 1952–53. Unit markings of F-84 units in Korea are often confused due to the fact that many units simply traded serial numbers but kept the same aircraft. Thus, the aircraft of 58th FBGp the week could belonged to the 474th last week without any change in the markings.
[Middle] After receiving some flak over North Korea this F-84G from 311th FBS exploded and burned on the ramp at Taegu. (Barrell)
[Bottom] The ramp at Taegu showing two squadrons of the 58th FBGp. The aircraft in the foreground belongs to the wing commander of the 58th FBWg. (Colonel Joe Davis)

▲北朝鮮の戦術目標爆撃を終え，基地，水原飛行場に向け帰投する8FBW/80FBSのF-80C-LO(49-616)。F-80は開戦時から，F-84/F-86に機種改変されるまでの間，戦闘爆撃機として近接支援，戦術爆撃にと地味ながら，欠くことのできない活躍をした。

An F-80C from the 80th FBSq returning home to Suwon with empty bomb racks. The 80th FBSq was the last F-80 unit to fly in Korea and converted to F-86F fighter-bombers in May 1953. (Yoakley via L. Davis)

The 80th FBSq is seen lined up at Suwon AB, Korea. The 8th FBWg moved to Suwon after the runways had been repaired and lengthened in March1951 so as to be able to strike targets deeper in North Korea.

(Yoakley via L. Davis)

▼K-13水原にラインナップした8FBW/80FBSのF-80C，1951年，飛行場の滑走路が改修されて以来，8FBWは板付から移動，ここを基地に北朝鮮のより深くまで侵攻できるようになった。なおこの写真のF-80Cは5in HVARを装備したタンク・バンターのいでたち。

現在オーストリア空軍の主力戦闘攻撃機として3飛行隊に配備されているサーブ105Ö。40機購入され，現在39機が稼動中

(Photo Hans Redemann page 25～27)

世界の空軍シリーズ

AUSTRIAN AIR FORCE/OSTERREICHISCHE LUFTSTREITKRAFTE

オーストリア空軍

オーストリアはアルプス山脈に囲まれた総面積83,845km²の小国で，その狭い国土のさらに80%は山岳地帯で占められている。政治体制は永世中立／国民皆兵制を敷いているが，隣国スイスの永世中立があまりにも有名なため案外知られていない。国民の義務としての兵役は6ヵ月で，予備役訓練として12年間に60日間は訓練を行なう義務がある。オーストリアにはスイス同様，空軍という組織はなく，陸軍の一部に編入されるÖsterreichscheLuftstreitkräfte（ÖLk）が，空軍にあたる。ÖLkの発足は1955年5月で，当時の使用機はソビエトから供与されたYak-11/-18，チェコ製のツリンZ.126だったが，しだいに西側寄りとなり，フィアットG.46-B，サーブ17B，91B，セスナL-19Aなどを経て現在に至っている。現在のÖLkの陣容は兵員（徴集兵も含む）2,000人，保有航空機160機で，ウィーンに司令部を置いている。なおÖLkの基地は都市に隣接した7ヵ所が知られており，詳細については右の地図または本文を参照。

The postwar Austrian Air Force, or Oesterreichische Luftstreitkräfte, was reformed on 5 December 1955 with its HQ at Tulln-Langenlebarn, southwest of Vienna, and airfield facilities at Linz-Hörsching, Zeltweg, Graz-Thalerhof, Aigen, Wiener Neustadt and Schwaz. Deployed currently for air defense role are 2,000 personnel and interim combat equipments of Saab 105Oe, Saab 91D trainers, Skyvans 3M transports and rotorcraft such as Sikorsky S-65Oe, Alouette II/III, and Agusta-Bell 204B.

▲"KARO A"デモンストレーション・チームで使用されているサーブ105Oe。1966年，サーブ29Fの後継機としてMiG19，F-5A，ミラージュなどを破り採用されたが，現在本機に代わる次期戦闘爆撃機として，クフィルC.2，F-5Eなどが候補にあげられており，今後の動向が注目される。なお，サーブ105を装備する戦闘爆撃飛行隊は北部のLinz-Hörsching，南部のGraz-Thalerhof，Zeltwegに駐留している。

▼ウィーンに近いTulln-Langenlebarnで連絡用に使用されているピラタスPC-6/B(3G-EK)。1976年から12機が配備された。

Tulln-Langenlebarnはヘリや連絡・救難機など支援機の基地でそのほかオシステールや訓練ヘリはZeltwegに配備されている。

◀救難および輸送用に1970年に2機導入されたシコルスキーS65Oe(5L-MB)。米空軍のHH-53に相当する機体で，現在は迷彩が施されている。

▶アルーエトII/IIIとともに，軽輸送，救難，連絡にと使用されているアグスタ・ベル204B(4D-BP)。24機購入した中の1機。

◀2機購入され，軽輸送にあたるスカイバン3M(5S-TB)。山の多いオーストリアではヘリやSTOL機は欠くことのできない機体である。

P
SS TB

イラストレイテッド・第二次大戦機

WWⅡ A/C, ILLUSTRATED

審査中にB-29のエンジンを1発で吹き飛ばし，絶大な威力を見せたキ102ではあるが，愛称も制式名も無い不運ともいえる機体だった。一部の隊では5式複戦と呼んだそうではあるが……。機首のホ401 57mm砲と下面のホ5 20mm砲2門，旋回銃は12.7mmのホ103。頭部に2枚のほか，各要所を防弾板で固めた重装備もなかなかである。キ96より発達しただけある精悍な姿，特に角ばった垂直尾翼が全体を引きしめている。排気タービンを装備した甲型が成功すれば大活躍の場があったが，残念ながら技術と材質の関係でちょっと無理だった。図の第3戦隊は昭和13年に第3連隊から改称された歴史ある部隊で，当初，97，98単軽を使用し，100偵と99双軽を使う頃は北方に進出していたが，台湾，比島へ進出して全滅した。19年8月再編した時は，キ102となった。図の機体は3中隊である。本機の尾脚柱が異常に長いのは着陸滑走中にナセル・ストールで困ったのでその対策である。本機は，私は見なかったが，見たことのある友人や部隊の人の話では，ほとんど図のような灰色がかったヨ

川崎 キ-102乙 試作襲撃機

KAWASAKI Ki-102 (RANDY)

一カンのような色で、末期のほかの機体にもこの色のは多かったそうである。全面茶色の陸軍機ばかり作って来る,元航空審査部にいたモデル仲間もいる。末期になるとありあわせの塗料で塗った機体も多くなり，思い出すのも困難な色のものもあった。キ43など濃い紺色などというのも出てきた。機首の57mm砲をブッ放すと，それはもうもの凄く，短い砲身のせいで音も光もケタはずれだったという。次の瞬間，ガラガラと砲下部の箱に空薬莢が飛込む音がするそうである。

KAWASAKI Ki-102, known to the Allies as "Randy", had neither official designation nor nickname and by a few units referred as Type 5 two-seater fighter. Powered by two 1,500hp Mitsubishi Ha-122-IIs one of prototypes earned credit of one B-29 kill during flight evaluation. Its armament consisted from one 57mm Ho-401 cannon in nose and one flexible 12.7mm Ho-103 machine-gun in rear cockpit. Developed from Ki-96 experimental heavy fighter the aircraft distinguished itself with square fin. Although introduction of model "a" with exhaust turbine was anticipated the prototype failed to meet demand due to technological and material problems. The aircraft illustrated belonged to the 3rd Sentai known formerly as honorable 3rd Regiment. Unusual height of tail undercarriage had been a preventive measures against nacelle stall experienced after landing. For an Army aircraft she had rare color scheme of grey. (by Ichiro Hasegawa)

ATTACKER OF US NAVY & MARINE

米海軍海兵隊ジェット攻撃機群

空母ルーズベルトの第2カタパルトへランチされたVAH-11のA-3B。1962年，キューバのグァンタナモ・ベイで訓練中のショットで，J57エンジン・ポッドの位置がよく分かる。

A-3

米海軍最初のジェット攻撃機A3Dスカイウォリアは，1959年10月に初飛行，重攻撃という分野がアメリカの核戦略の変化により無用の長物化された後も，大きなキャパシティを利して給油機，ECM機などとして使用された。

VA-72のA-4Cとの間で空中給油のデモを行なうVAH-1のA3D-2K DECM改造前の機体。

Photo US NAVY

Photo US NAVY

A-4

Photo FRANK B. MORMILLO

A-4スカイホークは75年12月，海軍最後の実戦飛行隊VA-55，165，212から退役して以来5年たった。現在でも練習型TA-4は訓練部隊や機種転換飛行隊，艦隊直協飛行隊などで使用され続けている。一方，海兵隊は第2世代のA-4ともいえるA-4Mを装備，A-6Eとペアを組み，海兵隊地上部隊の近接支援にまだまだ使用され続けるだろう。
▼NASミラマーにラインアップしたA-4，手前がVF-126のTA-4J，後方はVC-7のA-4C。
▶ラシュモア山をバックに飛行するTrawing-3VT-24"Bob Cats"の「A-4J」現在TA-4は6個の訓練飛行隊に配備されており，VTX導入まで，今しばらくは海軍の高等練習機として使用される。
◀大西洋艦隊最後のA-4 RTS（転換訓練飛行隊）VA-45のCO機TA-4F，機首転換に用いられる機体のため，Mk.12装備のTA-4Fが使用される。

Photo US NAVY

Photo US NAVY

攻撃機としてのA-4は軽快な運動性と、小柄な図体には似合わぬ搭載量から、3,000機に近い生産数を誇る。部隊配備は1956年10月のVA-72に始まり、通算41個のVAに配備された。
◀CVA-59 USSフォレスタルの第2カタパルトにランチされ、カタパルト・オフィッサーのゴー・サインを待つVA-12のA4D-2N。

現在、海軍以上に積極的にA-4を使用しているのが米海兵隊で、エンジンおよび電子機器の性能を向上させたA-4M 162機を6個飛行隊に配備している。一方、海軍ではA-4の軽快な運動性に目を付け、ストリップ型のA-4E/FないしはTA-4を戦技研究またはDACMの仮想敵機として使用している。
▶編隊を組むVMA-311"Tomcats"のA-4M。手前の機体は背部にECMアンテナを装備しており、後方の機体との差がわかる。
◀A-7EとのDACM(異機種空中戦闘機動)訓練を行なうVX-4のTA-4F。この部隊は戦闘機のウエポン・システムの運用試験や戦技研究を目的とした飛行隊で、ACM訓練の元祖でもあり、トップ・ガンの誕生のもとともなった。
なお、このほかにFAC(前線統制官)機としてTA-4から改造されたOA-4Mの海軍および海兵隊への配備がはじまっている。

Photo FRANK B. MORMILLO

A-6

Photo FRANK B. M

Photo US NAVY

Photo FRANK B. MORMILLO.

A-6イントルーダーは，軽攻撃機A4Dと重攻撃機A3D(A3)の間をうめる中型攻撃機として開発が進められていた。形としてA-1の後継機となるわけだが，全天候攻撃が可能な電子機器と爆撃コンピュータを搭載したこのA-6は，海軍ではまったく新しいカテゴリーといってもよい。

▼バディ・キットを使用してF-14と空中給油のデモンストレーションを行なうPMTCのNA-6A。484機生産されたA-6Aの改造機で，ミサイル・ランチ・テスト用に数機改造されている。

▶VX-5 Det Oceana でA-6Eの兵器運用試験に使用されたA-6E。A-6Eは米海軍，海兵隊の主力機として129機生産されたほか，192機のA-6Aから改造され，20個ある海軍・海兵隊のA-6飛行隊すべてにいきわたっている。

▲機首レドーム下面に球形のTRAM(Target Recognition & Attack Multisensor＝攻撃用目標識別複合センサー)を装備したA-6E改造1号機。レーザおよび赤外によるセンサーで，A-6のDIANE(デジタル・インテグレイテッド攻撃航法装置)と相まって，A-6の攻撃能力を飛躍的に増強させた。

Photo INTER AIR PRESS

EA-6BはA-6Aから発展したEA-6Aをもとに、本格的な電子戦機として開発された機体で、イントルーダーに代わって、プラウラーの愛称をもらった。このEA-6Bは一切の武装を持たないが、アクティブなECMを広義の攻撃と考えれば、本機を攻撃機の列挙に含めたことも御理解いただけると思う。

▲カタパルト・オフィッサーのサインでフォレスタルから離艦するVAQ-130のEA-6B。

▶キティホークの第1カタパルトにランチされたVAQ-131のEA-6B。胴体下および外翼パイロンに搭載されているのはALQ-99ECMポッドで、1航空団に4機ずつ配備される。

▶空母ニミッツ艦上でF-14Aの離艦を待つVAQ-135のEA-6B。VAQ-135のマークはブラック・レイブン(カラスの1種)。

EA-6B

A-7

Photo FRANK B. MORMILLO

A-7はA-4の代替機としてF-8の設計思想をもとに開発された軽攻撃機で，F-8の技術を引きついだため，他メーカーより早く，確実な設計の機体ができあがった。
▲2.75in FFARによる対地攻撃ミッションを終え，NASポイント・マグーへ帰投したVA-305のA-7B。
▼グレイ3色の迷彩を試験的に施したVA-27のXO，A-7E。
▼PacのRTS VA-122で転換訓練用に使用中のTA-7C。A-7B/Cからの改造型で，空母レキシントンにも展開。
►ミラマーへ飛来したVA-146のA-7E最新ブロック。
▲エンジン始動前のVA-304のCAG機，A-7A。

FRANK B. MORMILLO

ROBERT L. LAWSON

© FRANK B. MORMILLO

Photo US NAVY

US NAVY

短期間に実用化されたA-7だが，決して安直な設計だったわけではなく，基盤となったF-8の設計が堅実なものだっただけに，A-7もA-4に劣らぬ傑作機として1,400機以上生産された。実戦におけるA-7は，15,000lbにおよぶ搭載能力を生かし，ほとんどすべての戦術攻撃兵器を運用することができ，その性能を買われ米空軍も使用した。
◀Mk.82 500lb爆弾を投下するVA-27のA-7E。A-7はMk.82なら最大24発の搭載が可能で，後期のE型では，HUDが装備され，命中精度も格段に向上した。
▲M61A-1 20mmバルカン砲に砲弾を装填する空母キティホークのオードナンス・マン。1971年ベトナム沖の撮影だが，戦場の緊迫感はなく，唯一ススけたM61の砲口だけがそれをしのばせる。機体はVA-195のA-7E。

AV-8Aハリアーは海兵隊がHSハリア
R. 1/T. 2を米軍仕様に改修して使用
いるVTOL攻撃機で，ここに列記し
撃機の中で唯一海軍の使用していな
種である。しかし，1976～77年には
ルーズベルト搭載CVW-19の第5飛
として地中海方面航海も経験してお
発展型AV-8Bは強襲揚陸艦に搭載さ
▲A/A37B-3PラックにMk.76訓練
装備して，訓練のためSTOL離陸を
AV-8A。後下方を向いたノズルに注
◀VMA-513，AV-8Aのダイアモンド

AV-8A

Photo US MARINE CORPS

川崎キ-32 98軽爆撃機

KAWASAI Ki-32 Type 98 Light Bomber "Mary"

第2次大戦の前後，日本陸軍に所属する爆撃機は基本的に3つに分類することができた。ひとつはキ-30，-32などを代表とする軽爆撃機(軽爆)，もうひとつはキ-21，-49，-67など双発以上の重爆撃機(重爆)，そして最後が航続力を駆使する遠距離爆撃機である。しかし，ここでいう重爆とは戦略目標を爆撃する英米の重爆と比べると，搭載量はかなり少なく，中爆に相当する機体であったことを明記しておかなければならない。陸軍においては，軽・重爆とも，敵飛行場の攻撃と地上軍への近接支援，すなわち戦術支援をその最大の任務としていた。あえて2者の違いを見つけるとすれば，軽爆には運動性が求められていた程度で，軽爆はさらに単発(単軽)および双発(双軽)にわけられた。

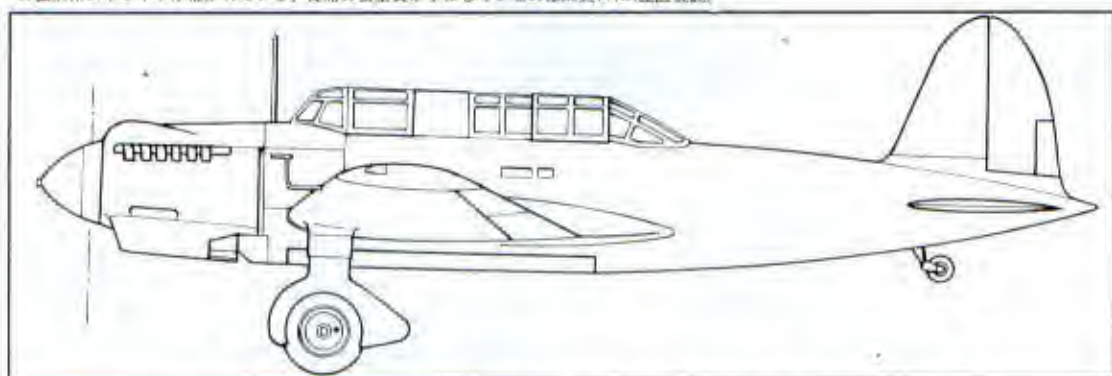
本格的な国産単軽は昭和8年から生産されたキ-3 93軽爆に始まる。昭和10年，陸軍はキ-3の老旧化にともない新軽爆の開発を内示，三菱(キ-30)，中島(キ-31)，川崎(キ-32)が名のりをあげたが,中島の脱落により，空冷でキ-15 97司偵から発展した三菱キ-30と川崎の液冷キ-32の比較審査に持ちこまれた。審査の結果，キ-32の高性能を認めながらも故障の少ないキ-30に大方の意見が傾いていた。ここでキ-32を救ったのは皮肉にも日華事変のぼっ発であった。陸軍は急きょこの2機種の採用を決定し，キ-30に97単軽，キ-32に98単軽の名を与え量産指令を出した。この項ではもと陸軍審査部のテストパイロット，故 森谷正衛中尉撮影の未発表写真を中心に98軽爆を追ってみたい。

▼ハ-9液冷エンジンを搭載し、中低翼の主翼を持つ98軽爆
陸軍の単発機としてははじめて胴体内爆弾倉を持つ機体

▲漢口上空を飛行中のキ-32。飛行第75戦隊の所属機で、尾翼を黒く塗装している。胴体の白帯は大陸での戦地標識で、後年使用された編隊長機を表わすマークではない

▲車輪止めをはずし、パイロットに離陸準備の完了を告げる地上整備員。中低翼下の胴体爆弾倉とエンジン・カウリング、ススけた排気管など本機の特徴がよくわかる

▼側面から見たキ-32初期量産型。エンジン・カウリングのラインはいかにも川崎らしい

▲編隊飛行中のキ-32 98軽爆。中国大陸で活躍した飛行第75戦隊の所属機で，ラダーにはその識別用ストライプが描かれている。後席の偵察員が手にしているのは89式7.7mm旋回機銃。

量産型キ-32は，試作段階から準備されていた。エンジンの不調に悩まされ続けたが，川崎の生産ピッチは月産50機まで達し，最終的には854機という生産数をあげた。しかしキ-32の稼動率は依然として高くはなかった

▼同じく75戦隊のキ-32。開発時には引込み脚とする案もあったが，最大速度400km/h程度の機体では空気抵抗より重量増や機構の複雑化のほうが問題で，結局スパッツ付固定脚に落ちついたという経過がある。

キ-32の実戦参加は量産と同時に行なわれた。日華事変の戦線が中国全土に拡がるにしたがい，98軽爆も北は満州から南は香港に至る戦場を駆けめぐった。この98軽爆を使用した部隊の中でも飛行第45，75戦隊の活躍は有名で，香港攻略戦における45戦隊の反復爆撃は最大の戦果といえる。しかし，これといった改造型も出なかったキ-32は昭和17年ごろには第1線から退き，華々しい活躍も見せなかったかわり，太平洋戦争末期のみじめな敗北も知らずにすんだことは幸いだったのかもしれない

▲飛行第45戦隊所属機の列線。キャノピー下には爆撃時，パイロットが目標との角度をはかるための白線が3本ひかれている

▼飛行第75戦隊のキ-32。茶，緑，濃緑の3色迷彩で，日の丸は主翼のみ

KAWASAKI Ki-32 Type 98 Light Bomber "Mary" was one of the important liquid-cooled engine monoplane ordered by the Imperial Japanese Army (IJA) to cope with the Sino-Japanese Conflict. The first light bomber flown by IJAAF was Ki-3 Type 93 LB built in 1933, and in 1936 a modernization plan invited its successor. In response to the plan three models were proposed. They were Mitsubishi Ki-30, Nakajima Ki-31, and Kawasaki Ki-32. Of these three the contract was given initially to Ki-32 followed by Ki-32 which was added in order to update their combat capability.

キ-32は900機近い生産数にもかかわらず，わずか5年しか第1線にならなかったというのは，エンジンの不調が主な原因といっても過言ではない。"液冷の川崎"という定評が，結局キ-61飛燕を生み，工場前に首（エンジン）なし機がラインアップするなどという事態を起こしたわけだ。
◀眼下に炎上する飛行場を見て飛行中のキ-32，75戦隊機の所属機
▼急降下爆撃を行なうキ-32。250kg爆弾が見える。胴体内爆弾倉からの急降下爆撃は投弾装置がないため不可能で，主翼下面のパイロンから行なった

Total production of Ki-32 reached almost 900 aircraft, but their combat service life ended in 5 years mainly due to engine trouble (Above) ☆ Ki-32 from Sentai (Below) Note the 250kg bomb mounted under wing of diving Ki-32

JAXのP-3Patrons

Photo HILARY CALVERT

現在アメリカ海軍の保有する対潜航空戦力は陸上固定翼哨戒機と艦載固定、回転翼対潜機に大別されるが、質・量ともに主力の座を占めているのは500機におよぶP-3オライオンから編成される陸上哨戒機部隊である。現在米海軍には24個の実戦哨戒飛行隊、2個の訓練飛行隊、13個の予備役飛行隊が所属しており、NASモフェット・フィールド、NASバーバース・ポイント、NAFカデナ、NASブランズウィック、そしてここNASジャクソンビルを基地に、7つの海をくまなくパトロールできる体制にある。

ジャクソンビル海軍航空基地はフロリダ州北部に位置し、PW Lant「大西洋哨戒航空団群」指揮下のPW-11（第11哨戒航空団）およびASW Wings Lant（大西洋対潜航空団）の司令部がおかれている。中でもP-3オライオンに関していえば実戦6個（うち2個は海外ローテーション）、訓練1個、予備役1個、合計8個のVP（Patrol Squadron＝Patron）を持ち、カリフォルニアのモフェット・フィールドに次ぐオライオン・パックとなっている。

▲錚々たるP-3のラインアップ。VP-30、VP-16、VP-62の所属機が見える。
▶VP-5 "Mad Foxes" のP-3C-140-LO（158567）。
◀タッチ・アンド・ゴーをくり返すVP-49 "Woodpeckers" のP-3C。

Around 500 P-3 Orions currently deployed constitute the mainstay of ASW operation by USN, who maintains twenty-four combat ready patrol sqdn, two training sqdn and thirteen reserved units. They scattered around in Naval air stations at Moffet Field, Barbers Point, Kadena, Brunswick, and Jacksonville. Introduced here are some shots from NAS Jacksonville where the headquarters of PW-11 under the command of PW Lant and that of ASW Wings Lant are located. Deployed to the Station are six patrol sqdn(including two on overseas rotation), one training sqdn and one reserved unit that comprise the 2nd largest Orion Pac following after NAS Moffet Field in California. Shown in the top is a line-up of P-3s from VP-30, -16, and -62

◀駐機中のP-3C-110-Lo(156521)。PW Lant.のRAG(転換訓練)飛行隊VP-30"Sea Hawks"の所属機で，機首のモデックスでもわかるようにVP-30およびPW Pac.のVP-31はP-3各型と30機程度保有する大所帯である。本機はP-3Cの初期量産型で通算15号機にあたる。後方に見えるのはWP-3Aを改造した要人輸送型 VP-3A(149676)。
▼Patron 5"Mad Foxes"のP-3C-140-Lo(158567)。同隊の尾翼マーキングはほかに類を見ない非対称なもので，右側は扉のカゲから顔としっぽを出したキツネで，左側はそのキツネをうしろから見たもの。
▶TDYでイタリアのサルディニア島にあるNAFシゴネラへ派遣されているVP-45"Pelicans"のP-3C-140-Lo(158572)。PW-11はグリーンランドのNAFケフラビックにもローテーションで1飛行隊を派遣しており，この頁では顔を見せていないVP-56"Dragons"が現在TDY中と思われる。
◀VP-24"Batmen"のP-3C-155-Lo(159322)。1970年からP-3Cを装備し，1973年にPax(パタクセント・リバー)からJaxのPW-11に移動した。
◀VP-16"Eagles"の組織，同隊は1964年にP-3Aを受領。1973年にはP-3Cに機種改変した。撮影はVP-45以外1979年6月。

シーハリアーの実戦部隊開隊
No.800, 899Sqn.

4月23日，No.800 Sqn の開隊式の当日，ヨービルトン海軍基地にラインアップしたハリアー。手前から2機目と3機目は，海軍が空軍から乗員訓練用に借り受けているハリアーT4で，233OCUの所属機。

シー・ハリアーFRS.1は、昨年秋に、初のトライアル部隊No.700A Sqn.を編成し、シー・トライアルを行なっていた。4月23日、実戦飛行隊No.800Sqn.に配備された。同時にNo.700A Sqn.の所属機はヨービルトンの司令部飛行隊No.899Sqn.に移動した。No.800Sqn.は3月に就役した対潜巡洋艦HMSインビンシブル、またはスキージャンプ甲板に改装中のHMSハーミーズのいずれかに搭載される予定で、80年末にはNo.801Sqn.が、来年にはNo.802Sqn.が新編される。

▼No.899Sqn.のシー・ハリアーFRS.1(XZ451)尾翼には70年代前半までシー・ビクセンが付けていた"Mailed fist"のエンブレムが見える。

▲▼No.800Sqn.が受領したシー・ハリアーFRS.1初号機(XZ458)。No.800Sqn.は72年に解散するまでバッカニアS.2を装備していた。

On Arpil 23rd, the first Fleet Air Arm squadron to equip with the Sea Harrier FRS.1, Number 800 Squadron was commissioned at RNAS Yeovilton. In prior to the deployment the Sea Harriers entered sea trial in last autumn assigned to the Intensive Flying Trials Unit, No.700A Sqdn which was renumbered to No.899 Sqdn as of April 1st. The current Fleet Air Arm orders are for 34 single-seat Sea Harrier FRS.1 and a two-seat T.4 to form three front-line sqdn and a shore-based HQ sqdn. (Left Top)Sea Harrier FRS.1(XZ451) from No.899 Sqdn revealing the traditional "Mailed First" emblem. (Right Top & Bottom) The new Sea Harrier FRS.1 handed over to No.800 Sqdn. The Squadron was last equipped with the Buccaneer S.2s before disbaned in 1972.

Photo: HILARY CALVERT

▲中東では現在もキナ臭いムードが漂っており、米・ソ両国による陸海空でのかけ引きが続いている。当然ながらインド洋上の米機動部隊に対する偵察行動も、いつにもましてひんぱんとなってきている。上は4月の撮影で、Il-38メイとVA-82のA-7E。左は3月、An-22とVA-56のA-7E。右はVF-161のF-4JとAn-12、2月の撮影。（US NAVY）
▼ロッキード・ジョージア社は21世紀の新輸送機、マルチ・ボディ貨物機を提案、想像図を公開した。ペイロードは441,000ポンド。（ロッキード）
◀米空軍はカートランド空軍基地においてF-16の耐放射能テストを4か月に渡って行なう。写真は30mの高さに吊り上げられた試験機。（GD）

[Top] A-7E from VA-82 flies near a Soviet IL-38 May ASW/Maritime patrol aircraft over Indian Ocean. The Corsair is assigned to USS Nimitz(CVN-68). April 1980 photo. (U.S. Navy)
[Center Left] A-7 Corsair II from VA-56 assigned to USS Midway(CV-41) keeps eyes on a Soviet AN-22 Cock transport aircraft over Indian Ocean. Photographed in March 1980. (U.S. Navy)
[Center Right] Over Indian Ocean, an F-4J Phantom II from VF-161 and an A-7 Corsair fly near a Soviet AN-12 "Cub" transport aircraft. VF-161 is currently assigned to USS Midway. (U.S. Navy)

PHOTO NEWS

▲3月中旬，嘉手納基地へ飛来したPMTC（太平洋ミサイル・テスト・センター）のP-(150525)。AVQ-2サーチライトをはずどの改造が施されており，STA.17にはAG84ハーパーン対艦ミサイル，STA.9・18にLQ-71/72/77 ECMポッドが装備されて
（写真提供　山内

◀4月下旬，横田基地においてタキシング中前車輪がはずれ，誘導路に立往生したH&MS 12のTA-4F(153506)（写真提供　中井
▼沖縄県警のベル222"しまもり"(JA954に続き，兵庫県警向け"ひょうご"(JA95のテストが開始された。"ひょうご"は救イストとラウド・スピーカーを装備した機体）　（写真提供　鈴木

[Top] P-3A from PMTC (Point Mugu Test Cente on its final approach to the runway of Kaden Okinawa. March 1980 phot (Y. Yam
[Center] Unusual shot of TA-4F which lost nose during taxiing on taxiway of Yokota AFB, Japan 1980 photo (J.

5月の声を聞き，各地の基地はいよいよオープン・ハウス・シーズンの開幕となった。そこで，各地のオープン・ハウスから注目機を見てみよう。

▲5月3日，岩国基地フレンド・シップ・デーに展示されたVMA-211のA-4M（158155）。AGM-45シュライク，AGM-62ウォールアイ，Mk.82スネークアイ（すべて模擬弾）を搭載している。（写真提供　関谷政規）

▶3月27日，徳島基地祭において展示飛行したB-65。（写真提供　鈴木敏夫）

▼3月25日，海上自衛隊の下総基地が公開された。下総には唯一の実験部隊，第51航空隊が配備されており，RHAW装備のP-2J（4757）をはじめ，各種の改良型が在籍している。（写真提供　三井一郎）

▶5月2日，3日には，米海軍三沢基地が公開された。空自の基地祭は9月7日の予定。（写真提供　第3航空団広報班）

[Top] A-4M from VMA-211 made public appearance at the Friendship Day of Iwakuni Air Station on May 3rd. Note AGM-45 Shrike, AGM-62 Wall Eye and Mk. 82s. (M. Sekiya)
[Center] B-65 in prior to demonstration flight held during the Open-house at Tokushima AB. (T. Suzuki)

第5回昼間戦闘爆撃機の作戦

ラリー・デイビス

F-86と朝鮮戦争

1950—1953

返り咲いたF-51

朝鮮戦争における主要攻撃兵器は，戦闘爆撃機であった。米空・海両軍の戦闘爆撃機は，南北朝鮮にまたがる戦術および戦略目標の攻撃を敢行した。海軍の作戦については後述するが，そのB-26インベーダーによる夜間攻撃は，橋梁やダムといった防備堅固な戦略目標をはじめ，道路と鉄道を破壊して敵側に恐慌を与えた。

ところで1950年6月の開戦時に第5空軍に所属していた戦闘爆撃機は，ロッキードF-80Cシューティング・スターとノースアメリカンF-51Dムスタングの2種類で，このうちムスタングは予備に回されていた。また，開戦当初数ヵ月間の第5空軍の主要任務は，北鮮軍機甲部隊の南下を食いとめ，国連軍が赤軍によって駆逐されることを防ぐことにあった。任務についたのはF-80C装備の第8，18，51戦闘航空団と，F-80CおよびF-51D混合装備の第35戦闘航空団。これにF-82Gツイン・ムスタング部隊が，戦闘爆撃隊の役割を担って加わっていた。

作戦開始の当初から，なにかが狂っていた。多量の兵器が投入された割には，戦果が上がらなかったのである。問題は機体ではなく，パイロットの側にあった。ジェット機による空対地攻撃において，一回で目標の捕捉ができないのだ。というのも，ほとんどの部隊が，F-80Cを装備して，まだ1年未満という状況で，いわば戦場で"現地訓練"をほどこす状態だった。そこでF-51Dが再登場することになる。このF-51には，次の2大長所があった。つまり①パイロットの慣熟度が高いこと，②F-80に比べると，F-51の目標上空周遊時間"ロイタータイム"が，比較にならぬほど長かったことである。

F-51に最初に再転換したのは第8戦闘爆撃群で，1950年7月上旬に第35および36飛行隊がF-51に乗り換えた。ただし，第80飛行隊はF-80Cのままで，3飛行隊のパイロットが交替でジェット機慣熟訓練を継続できるよう配慮されていたのである。一方，第18戦闘爆撃群は，すでにF-51装備の第39飛行隊を第35戦闘航空団から編入した。第35航空団残りの第40および41飛行隊はいずれもF-51に再転換して，前線基地に展開した。こうして朝鮮前線で作戦行動に従事するジェット機部隊は，第49戦闘爆撃航空団と第51戦闘要撃航空団のみとなった。

朝鮮戦争の初期を通じてパイロットたちは，交替でジェット飛行隊に参加して訓練をしたあと，自隊へもどってF-51を操縦するといったかたちが続いた。これだと戦闘能率を高く維持しながら，同時にF-80Cの訓練を続けることができた。ただ例外とされたのは第18戦闘爆撃群で，同部隊は完全にF-51部隊として活躍し，1953年に至って初のF-86F戦闘爆撃隊となっている。また，ジェット完装の第49戦闘爆撃航空団が，典型的な戦闘爆撃作戦を展開したのに対し，第51戦闘要撃航空団は，半島上空の航空優勢保持につとめ

主翼下に5インチHVARロケットを携行して離陸する第49戦闘爆撃飛行隊のロッキードF-80Cシューティングスター

た。かくして1950年11月末に戦況は好転し，国連軍は鴨緑江に迫りつつあった。この頃になると，第5空軍は第8および第35航空団の再ジェット化をはじめ，1951年2月の時点では第18戦闘爆撃群のみがF-51Dを運用する状態だった。

2 大阻止作戦の展開

1950年11月，航空戦の様相を一変させる新兵器が登場した。いうまでもなくMiG-15ジェット戦闘機の出馬である。F-80Cと比べて100mphも早く，50,000ftへの上昇能力をもつMiG-15は，すべての点でF-80Cに勝っていた。このため米側もさらに新型機を投入するようになる。その一つがF-86Aセイバーで，ほかがリパブリックF-84Eサンダージェットであった。セイバーの役割は，周知のように「ミグをやっつける」ことにあった。これに対しF-84Eは，戦闘爆撃能力の向上を目ざした。航続距離が長く，積載能力がF-80Cに比べて大きく，速度もやや勝っていてMiGと戦ってもF-80よりは勝てるチャンスがあった。

1950年11月下旬，爆撃機の長距

1951年7月，スーウォン基地で給油を受ける第80戦闘爆撃飛行隊のF-80C。機銃弾と5インチHVARも搭載される

1951年にタエグを離陸する第27FEWgのリパブリックF-84Eサンダージェット　27FEWgは韓国最初のF-84ユニット

第136FBWgのF-84E(92360)は1,000時間以上の戦闘時間と360回を越す出撃マークをつけていた

出撃にそなえて給油を受ける第58戦闘爆撃飛行隊のF-84G　同機はKB-29からの空中給油によって長距離作戦が可能だった

MODELLING MANUAL

McDONNELL DOUGLAS A-4 SKYHAWK

マクダネルダグラス A-4 スカイホーク

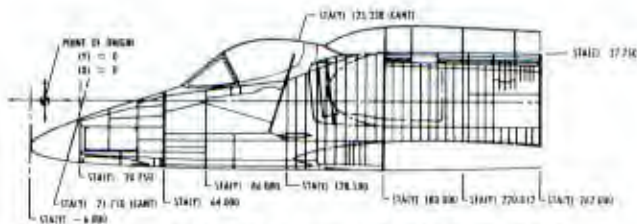
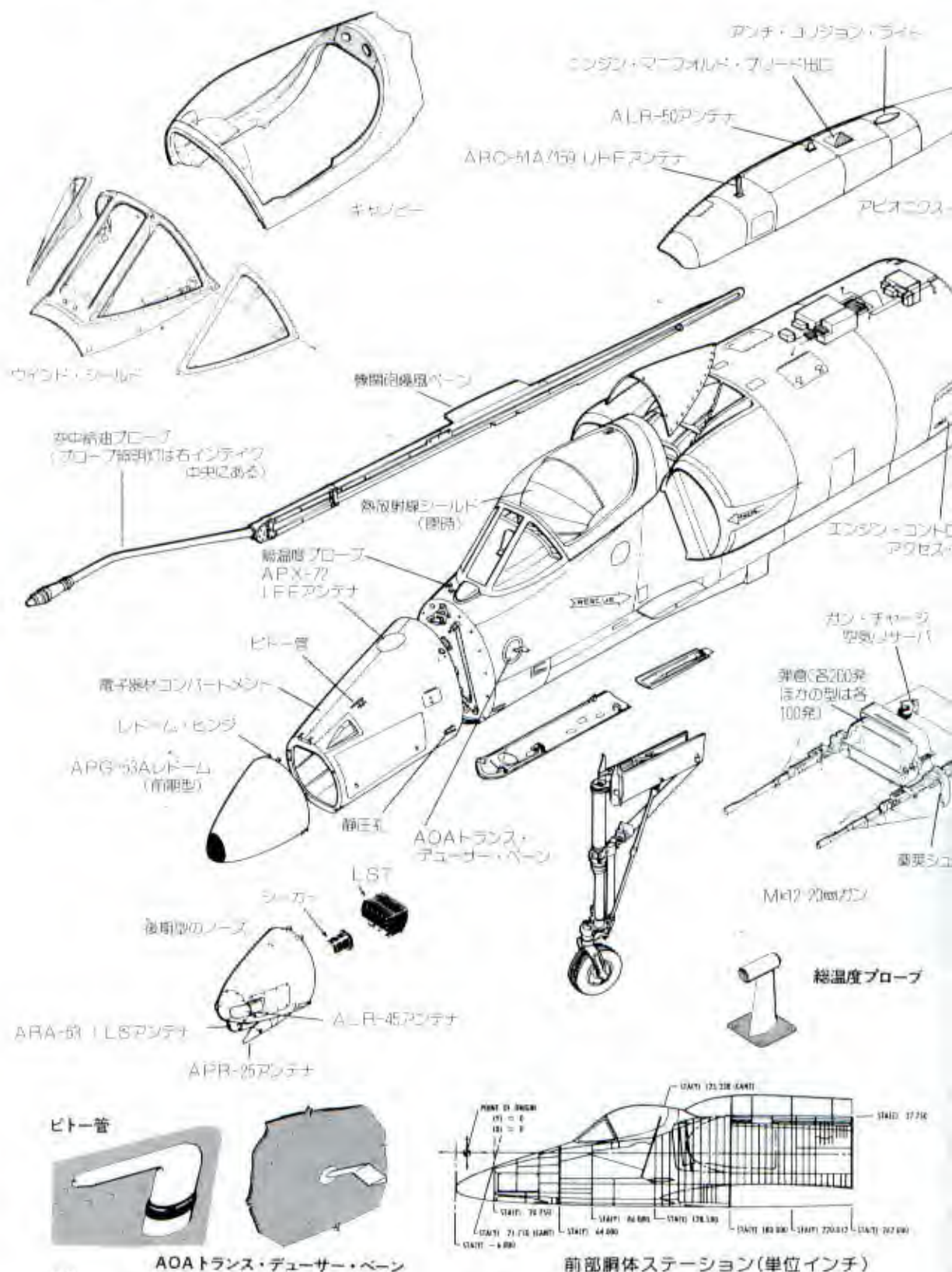
イラスト・解説－長久保秀樹・協力／三井一郎

朝鮮戦争終了まもない1954年6月22日初飛行したA-4スカイホークは，それから1/4世紀後の79年2月27日，総計2,960機をもって生産終了し，その間，米海軍，海兵隊で11モデル，ほかに6ヵ国で13モデルが使用されている。愛称“ミスター・アタック”で名高い，ダグラス社のエド・ハイネマンによって設計された本機は，軽量簡易構造に徹し，60年代初期に核攻撃から通常攻撃へ主任務が変更されたにもかかわらず，難なく乗り切り，続くベトナム，中東戦争で大活躍する。この2戦争でMiG-17，21を撃墜した唯一の攻撃機であることからわかるように，戦闘機なみの運動性には定評があり，事実，対潜空母の防空戦闘機，空戦訓練のMiG-17役として使われ，ブルー・エンジェルズが使用した唯一の攻撃機でもある。このほか，地対空ミサイル制圧任務のアイアン・ハンド，あるいは小型ながらバディ・タンカーとしても使われた。攻撃型14モデルがすべて単座なのに対し，複座のTAシリーズはすべて練習型で，米海軍ジェット・パイロットは全員，本機により高等訓練を受けている。複座の利点は米3軍の前線統制機ジェット化策とうまく適応しOA-4Mが生まれたし，チャフを多量搭載するEA-4F仮想敵機といった派生型も作られた。メジャー・モデルだけで2ダースに達する本機ではあるが，初期設計の優秀さというかエア・フレーム自体にさほどの変化はない。本稿ではスペース上，米海軍，海兵隊機のみを扱っているが，容易に他型式も御理解いただけると思う。なお取材御協力をいただいた岩国基地報道部に感謝したい。

☆A-4M胴体前部☆

AOAトランス・デューサー・ベーン

前部胴体ステーション（単位インチ）

☆A-4M主翼構造☆
☆A-4M主尾翼ステーション(単位インチ)☆
SLAT
WING
FUSELAGE
PLANE
OF
SYMMETRY
FLAP
スポイラー
フラップ
エルロン
タブ
ALQ-126アンテナ
アプローチ・ライト
スラット
翼端灯
HORIZONTAL STABILIZER
ELEVATOR
AILERON
MAIN LANDING GEAR
FAIRING

☆A-4M構造図：1☆

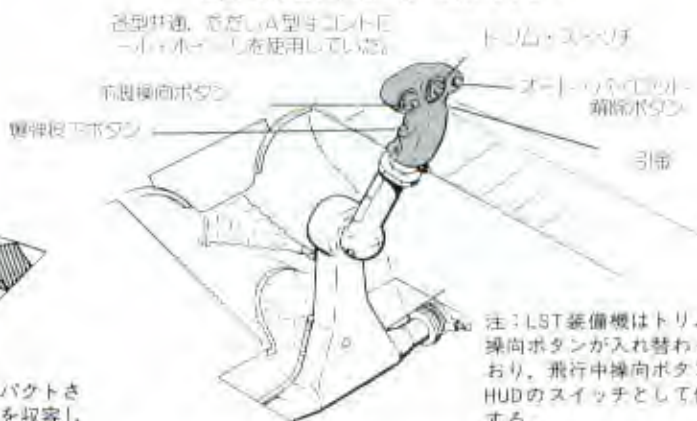
現在米海兵隊の主力軽攻撃機であるM型の各部を見てみよう。M型は3種類ありAPG-53レーダー付の前期型，LST（レーザー・スポット・トラッカー）をレーダーと交換しフィン・チップ・レドームを追加した後期型はそれぞれ外形が異なる。後期型にARBS（アングル・レート・ボミング・システム）を追加した型はY型と呼ばれるが外形は同じでこれら3種はいずれもコクピットが違っている。

☆A-4Mコクピット
（LST装備機）☆

①GCBS（地上管制爆撃システム）コントロール・パネル，②緊急スピード・ブレーキ操作ボタン，③酸素，Gスーツ用パネル，④キャノピイ開閉ハンドル，⑤オート・パイロット・パネル，⑥ARC-159UHFパネル，⑦エンジン・コントロール・パネル，⑧緊急燃料停止ハンドル，⑨ラダー・トリム，⑩スロットル・レバー，⑪スロットル・フリクション，⑫APC（着艦用オート・スロットル），⑬空中給油パネル，⑭無線コントロール・パネル，⑮脚，フラップ位置指示器，⑯キャビン高度計，⑰ノーズ・トリム指示器，⑱高度計，⑲BDHI（磁方位，距離，飛行方位指示器），⑳APN-194レーダー高度計，㉑速度計，㉒AOA（迎え角）指示器，㉓昇降計，㉔HUD（ヘッド・アップ・ディスプレイ）コントロール・パネル，㉕全姿勢指示器，㉖バック・ミラー，㉗時計，㉘バック・ミラー，㉙スタンバイ・コンパス，㉚HUDパネル，㉛HUDコンバイナー・ガラス，㉜バック・ミラー，㉝主警報灯，㉞ウォール・アイ用ビデオ・モニター，㉟ALR-45電波源方位表示，㊱エンジン回転計，㊲エンジン圧力計，㊳補助姿勢指示器，㊴燃料流量計，㊵EGT（エンジン排気温度計），㊶加速計，㊷燃料計，㊸ノーズ・トリム指示計，㊹液体酸素計，㊺機外灯コントロール，㊻ARC-114VHF/FM送受信器，㊼APX-72IFFコントロール・パネル，㊽ARN-84タカン・コントロール・パネル，㊾ARR-40補助UHFコントロール・パネル，㊿エアコン・コントロール，(51)機内灯コントロール，(52)兵装投下コントロール・パネル，(53)ARA-63チャンネル選択器，(54)コンパス・コントロール，(55)スペア・ランプ入れ，(56)オート・パイロット・テスト・パネル

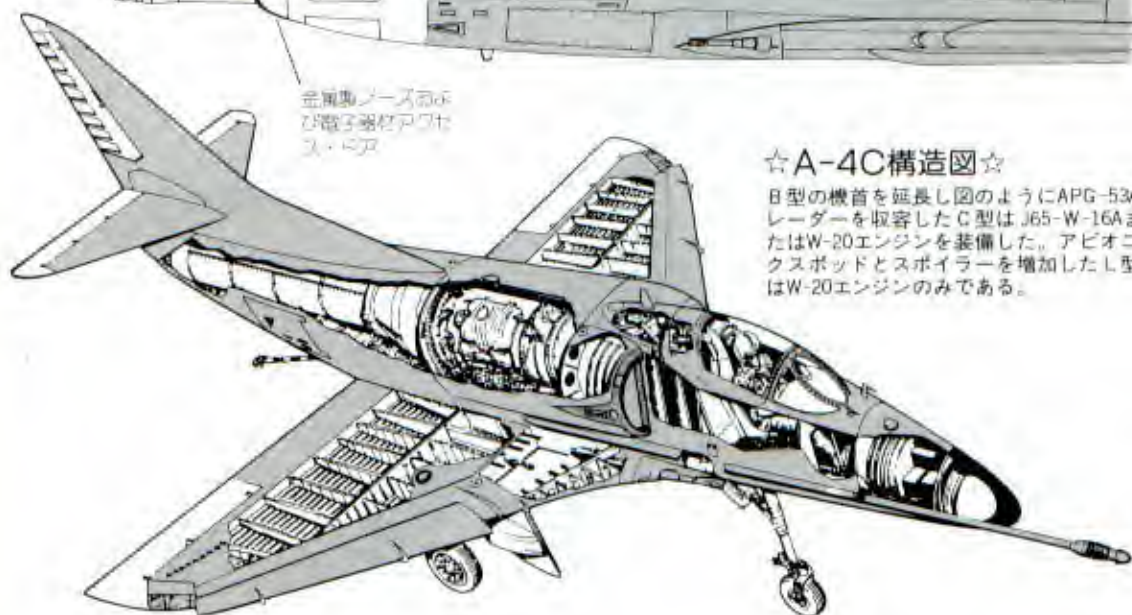
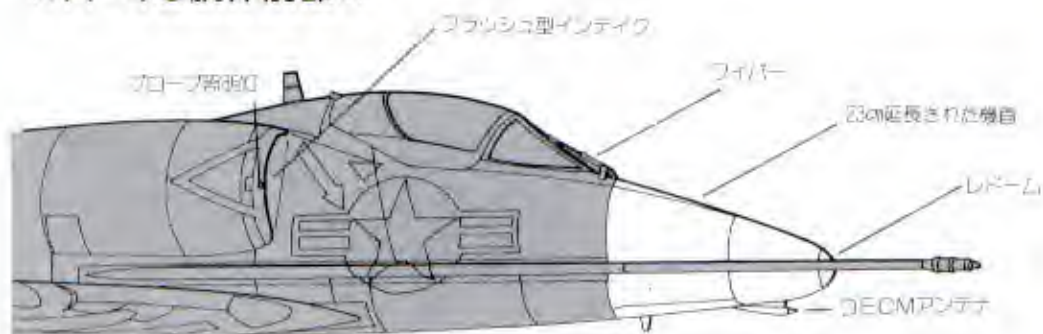
☆A-4M APG-53A/Bレーダ装備機計器板☆

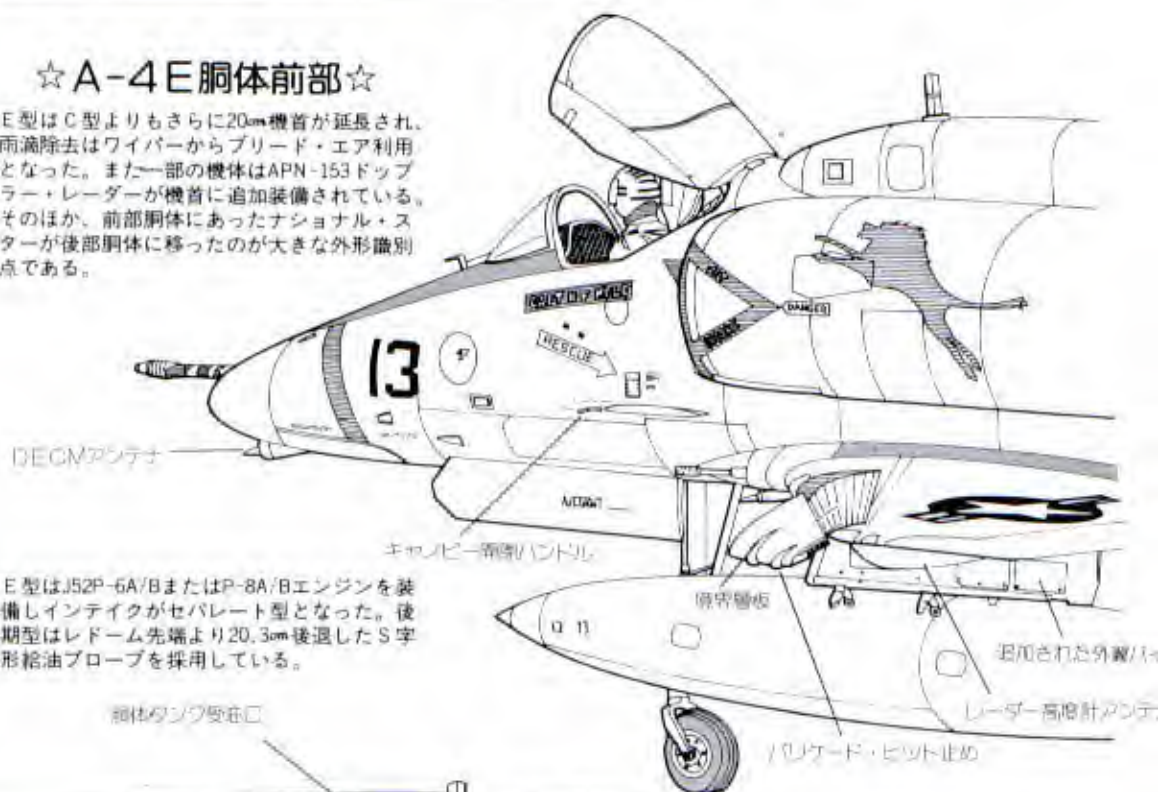
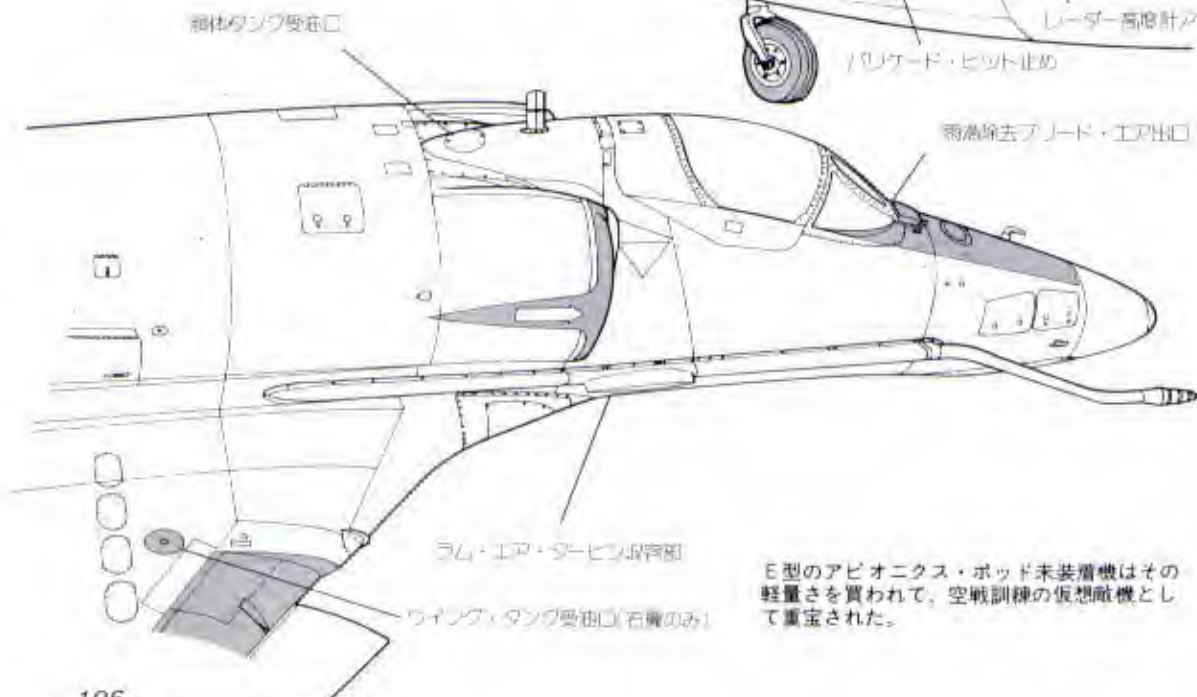
エスキャパック1C-3，1F-3，1G-3のいずれかを使用。F型以降の型はどれも同じである。パイロットとシートの分離にロケットを使用するのが1F-3，1G-3の特徴。

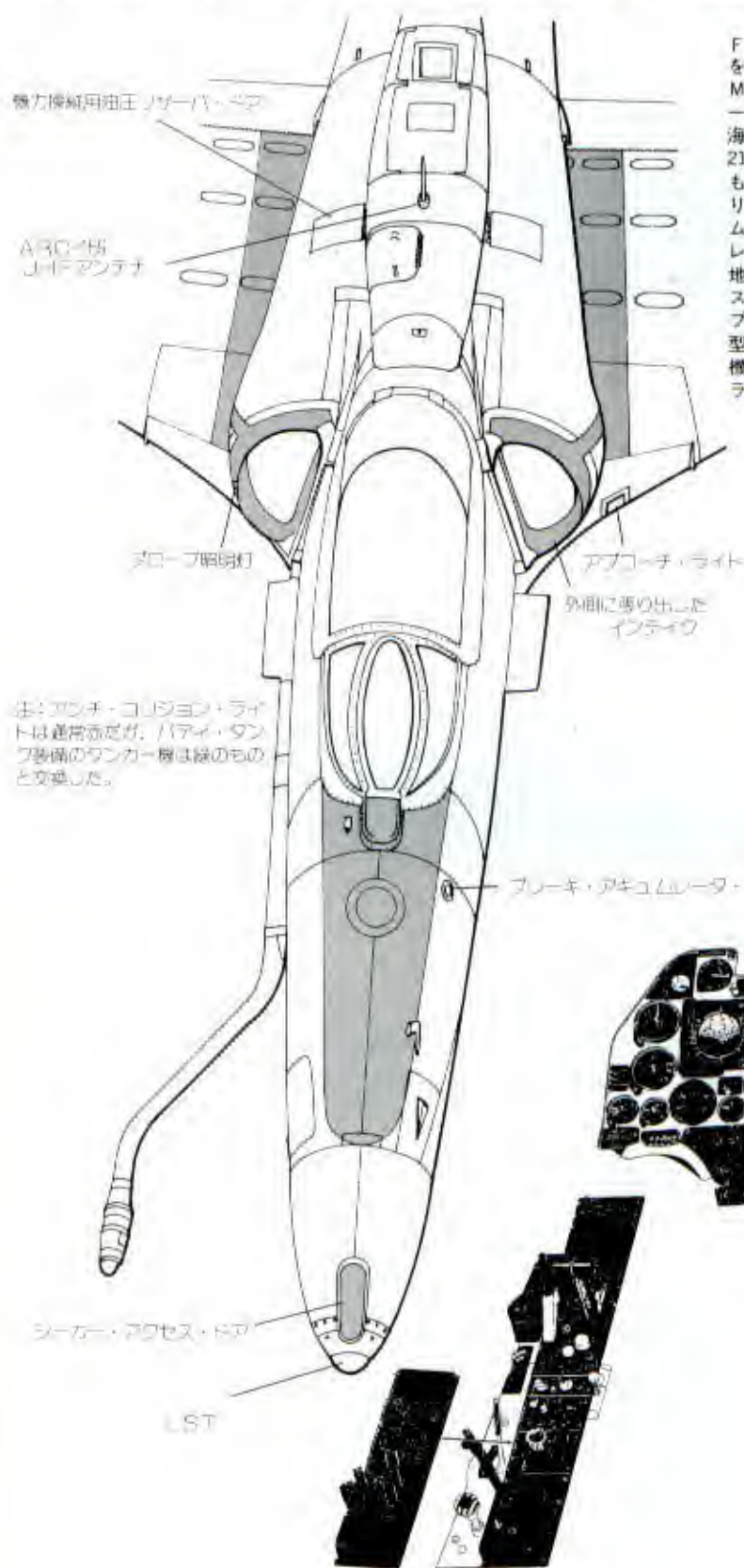
A-4スカイホーク単座型の特徴であるコンパクトさは運用要求の高級化とともに，新規装備器材を収容しきれずハイネマンを泣かせることになる。A，B型の外形相違点はラダーのみで前者が通常外皮を備えているのに対し，後者から一枚板をリブでサンドウィッチするという，後期型すべてのスタンダードとなった。全天候化のため初めてAPG-53レーダー（このレーダーはM型まで標準装備）を採用したD型から機首延長が始められ，同型は23㎝，続くE型は43㎝（以後の型はすべて同じ）長くなっている。ベトナム戦に参加したB/C/E各型で問題となったのは電子戦器材を収容するスペースがなかった点で，このため機関砲×1を取外していたが，F型から胴体背部にアビオニクス・ポッドを設置し，この改造はC/E型にも適用された。なおこのC改造型はLと呼ぶ。M型は垂直尾翼端が角張った形となったが，のちにFとともにレーダー警報アンテナを収容するフィン・チップ・レドームが設置され，ラダー上端もこれに合わせて変形された。この他，電子器材の更新とともにA-4各型はエンジンがそれぞれパワー・アップされ，これにともないインテイクがそれぞれ違っている。A/B/C/L型はフラッシュ型，E/F型は境界層隔板付のセパレート型で，FのJ52-P-408装備機とM型は，インテイク面積が増加している。主翼は各型とも共通だがF型からスポイラーが追加され続くL/M型とともにE型も追加改造が行なわれた。またE型から兵装ステーションが2ヵ所追加され5コとなったがC改造のL型のみ3ヵ所のままである。

☆A-4B胴体前部☆

A/B型の機首は図のように小さくレドームは無い。胴体背部に追加されたアンテナと電子器材収容フェアリングはアルゼンチン海軍機のみ。

☆A-4C構造図☆

B型の機首を延長し図のようにAPG-53Aレーダーを収容したC型はJ65-W-16AまたはW-20エンジンを装備した。アビオニクスポッドとスポイラーを増加したL型はW-20エンジンのみである。

☆A-4C胴体前部☆

☆A-4E胴体前部☆

E型はC型よりもさらに20cm機首が延長され、雨滴除去はワイパーからブリード・エア利用となった。また一部の機体はAPN-153ドップラー・レーダーが機首に追加装備されている。そのほか、前部胴体にあったナショナル・スターが後部胴体に移ったのが大きな外形識別点である。

E型はJ52P-6A/BまたはP-8A/Bエンジンを装備しインテイクがセパレート型となった。後期型はレドーム先端より20.3cm後退したS字形給油プローブを採用している。

E型のアビオニクス・ポッド未装着機はその軽量さを買われて、空戦訓練の仮想敵機として重宝された。

☆A-4F"スーパー・フォックストロット"前部胴体☆

F型はEと同じJ52-P-8A/Bエンジンを装備したが、パワ・アップされたM型と同じP-408装備機を"スーパー・フォックストロット"と呼び米海軍最後のA-4飛行隊VA-55、164、212で使用された。この型はE型よりも大型のインテイクを持ち、M型より先にLSTとフィン・チップ・レドームを採用した。またE型まで主脚ブレーキの差動と前脚自由操向により地上旋回を行なっていたのが、油圧ステアリングが前脚に装備された。ブルー・エンジェルスが使用するF型はアビオニクス・ポッドがなく、機関砲取外し部に乗降用折たたみ式ラダーをうまく収容している。

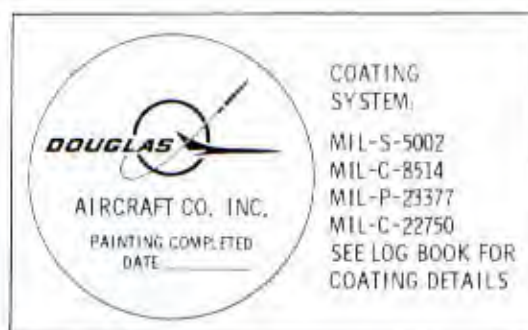
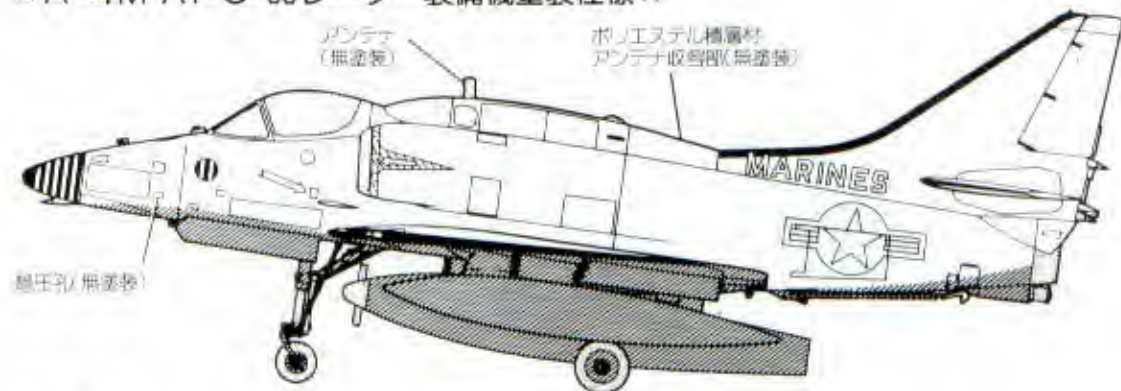
☆TA-4F前部胴体☆

A-4の複座型TA-4F/Jは胴体をストレッチし胴体燃料タンクをほぼ半減させて後席を追加している。エンジンはJ型は、J52-P-6A/Bのみで戦闘能力を残したF型はパワ・アップされたP-8A/Bも装備する。本型で採用された角形ウインド・シールドはこれ以後の単座形でも使用された。

☆OA-4M前部胴体☆

TA-4Fはベトナム戦で戦艦ニュージャージイの弾着観測あるいは海兵隊FAC機として使用された。TA-4F改造のOA-4MはA-4シリーズ最新のモデルでFAC専用機。J52-P-408エンジン、EMC、LST等A-4M仕様にグレード・アップしているがドラッグシュートは装備していない。

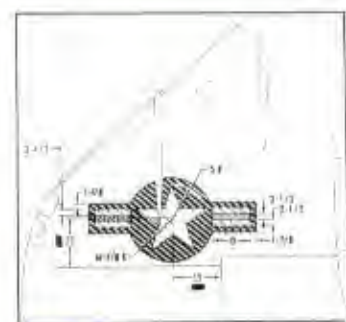
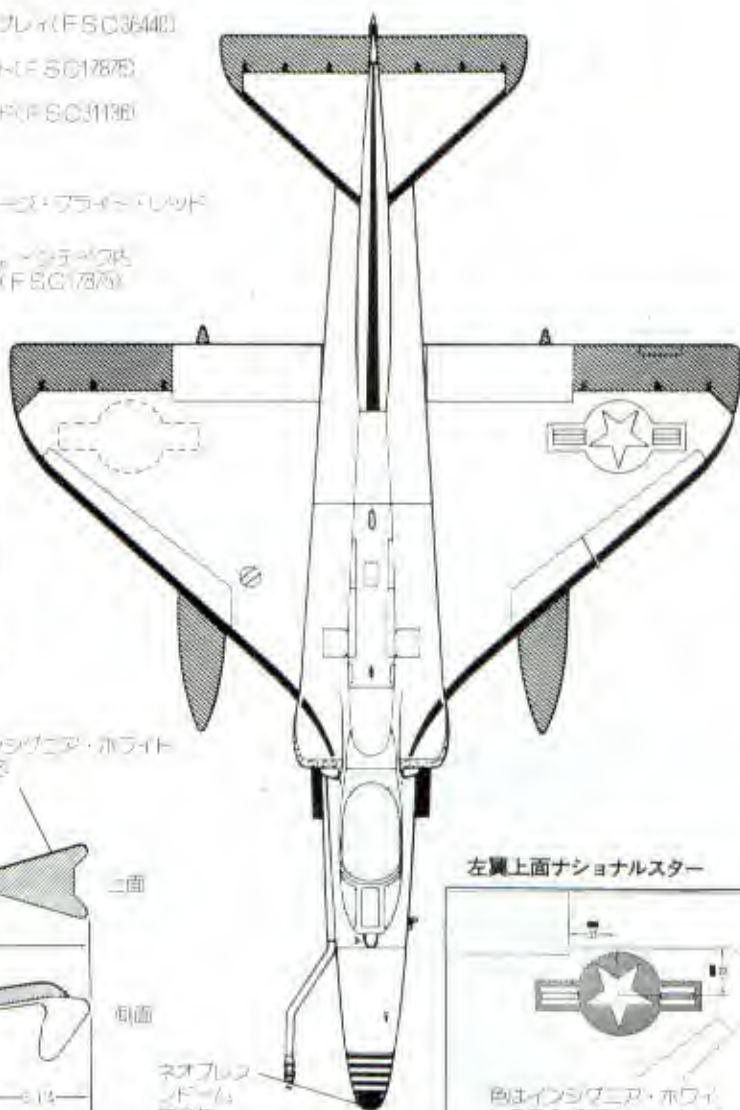
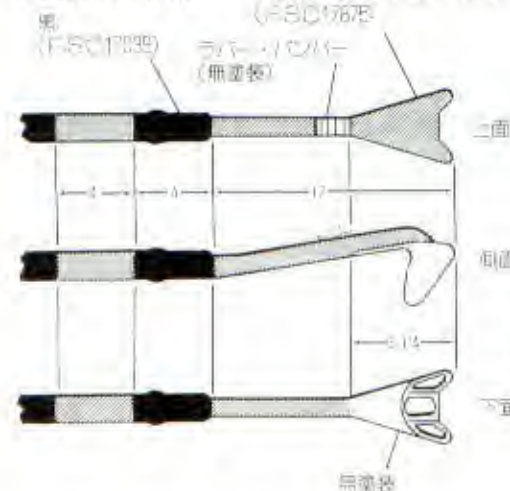
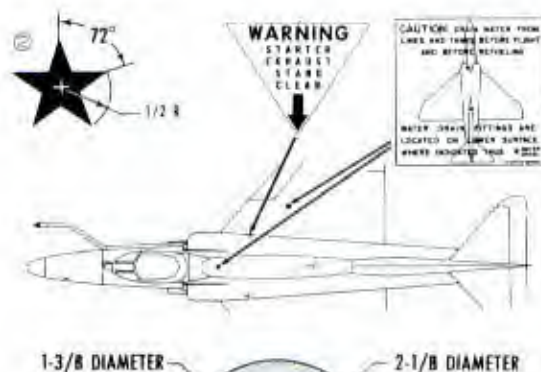
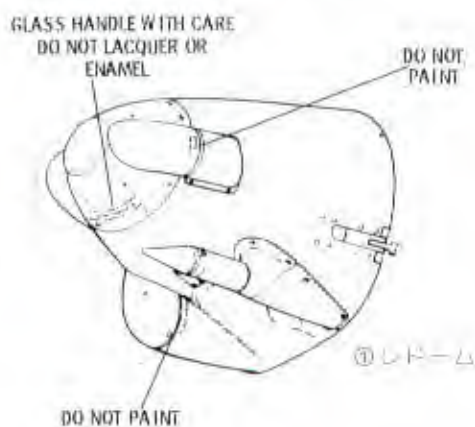
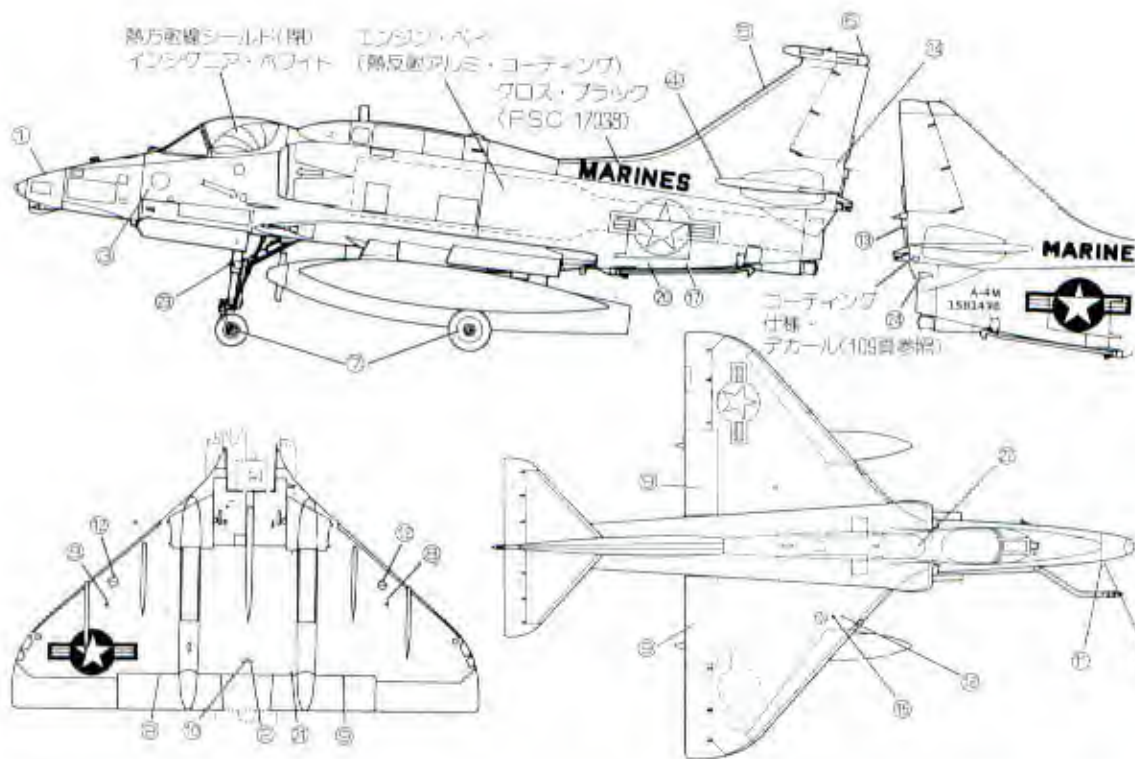
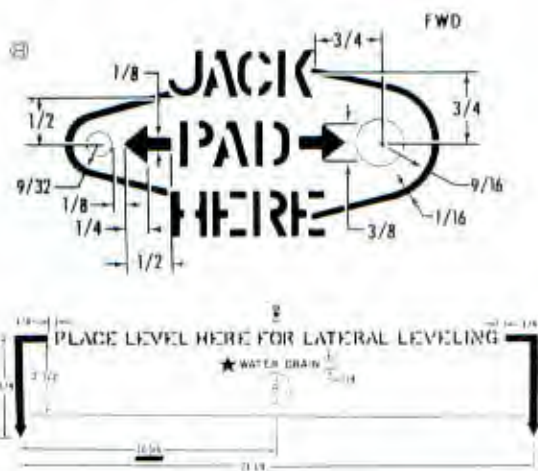
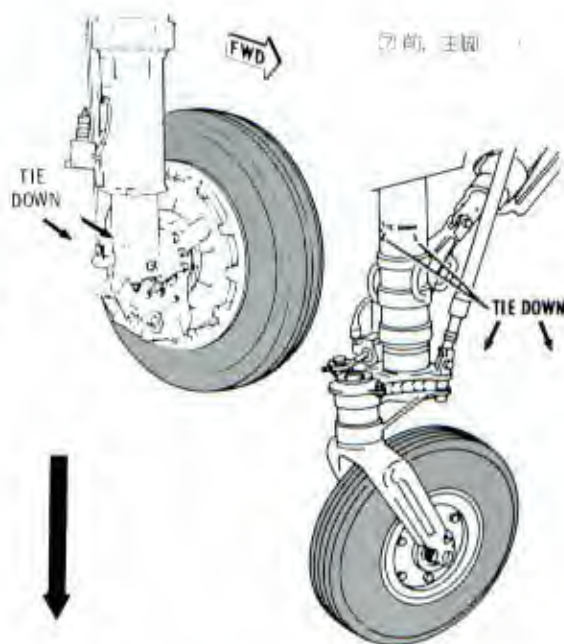
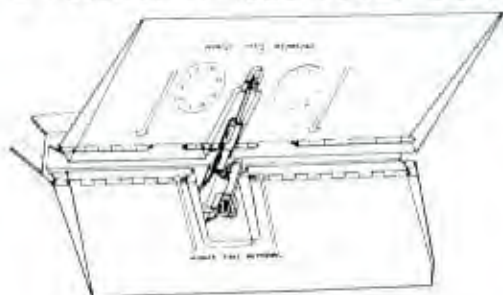
☆塗装とマーキング☆

A-4の外装仕上げは無塗装および被塗装型があり、後者はその部材の保護目的によって12種のコーティングに分けられる。E型まではラッカー塗料が使用されたがそれ以後耐年性の高いエポキシ塗料が使用されこの塗料は寿命が長いもののクラックが発生しやすいためトップ・コートに注意しなければならず、現在はポリウレタン塗料に座をゆずっている。この2種の識別は右垂直尾翼下端後縁部に貼られたデカール(下図)で判り右はエポキシ、左はポリウレタン塗装機。いずれも素材上にプライマー、コーティング、トップ・コートの順で2~5層、塗り重ねている。金属、グラス・ファイバー、ネオプレン、プラスチック等、素材によって塗装は異なり翼前縁等、摩耗の激しい部分は特殊な耐摩耗コーティングが施されている。ステンシルはほとんどデカールが使用され図で表示した寸法はすべてインチ単位である。それではA-4Mの塗装仕様を見てみよう。

☆A-4M APG-53レーダー装備機塗装仕様☆
アンテナ
(無塗装)
MARINES
右翼下面ナショナルスター
アレスチング・フック
ラバー・バンパー
(無塗装)
上面
側面
下面
無塗装
左翼上面ナショナルスター

⑤

⑥フィン・チップ・レドーム

⑨フラップ, スポイラー(裏面はインシグニア・レッド)

⑦前, 主脚

⑧

⑪ WARNING DO NOT PAINT RADOME
GLASS—HANDLE WITH CARE

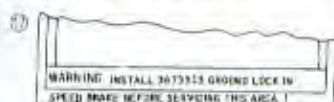
⑫ TIE DOWN

⑬ WARNING
DO NOT PAINT RADOME
SEE BUAER T.O. 75-51

⑭ DISCONNECT ELECTRICAL
WIRING BEFORE REMOVING

⑮ MIL-J-5624
JP-4 OR JP-5 FUEL

⑯ GLASS HANDLE WITH CARE

⑰

⑱ FUELING NOZZLE
GROUND JACK

㉔ DO NOT PAINT
FINISH PER
DACO FS-251

⑲ WARNING
INSTALL 3673313
GROUND LOCK IN SPEED
BRAKE BEFORE SERVICING
THIS AREA

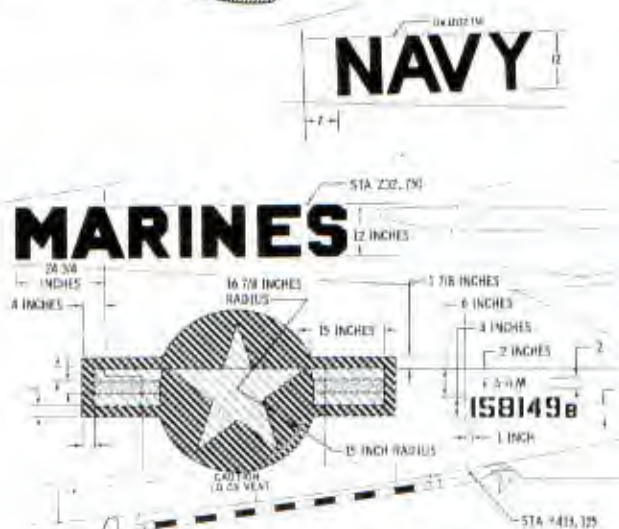
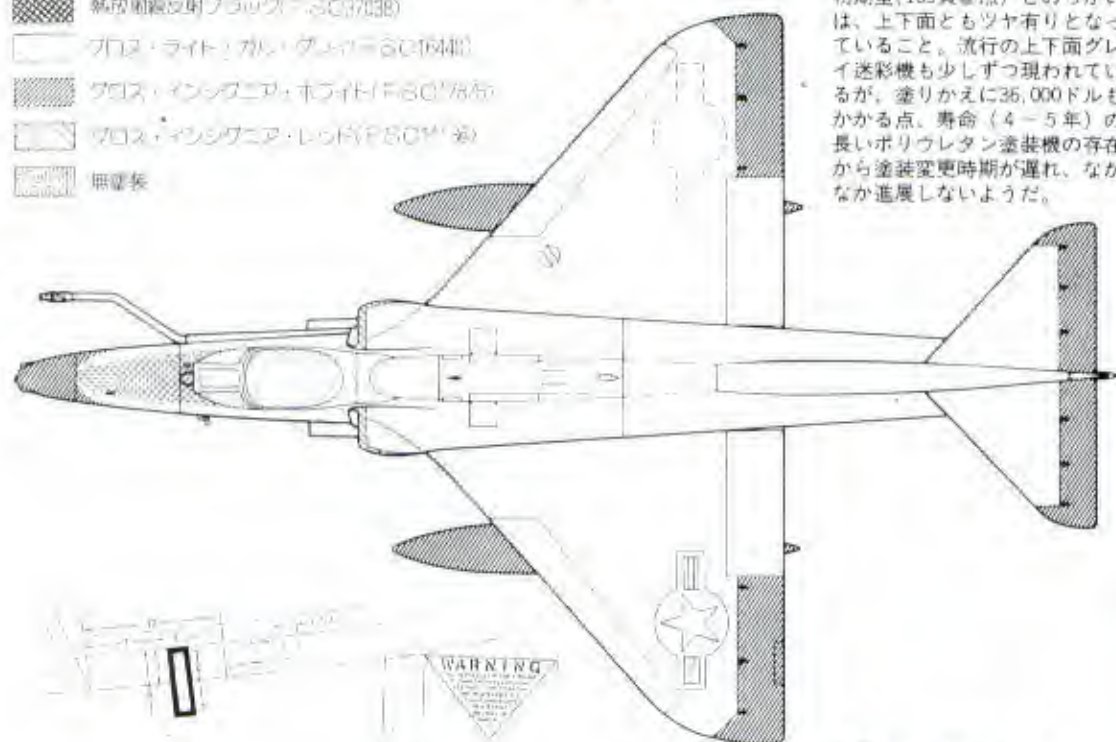
⑳ CAUTION
LQ. OX. VENT

㉑ ELECTRONIC SYS
BORESIGHT

㉒ MIL-J-5624
JP-4 OR JP-5 FUEL

㉓ NOSE GEAR TIRE
PRESSURE
325 PSI CARRIER BASED
160 PSI LAND BASED

☆A-4Mコクピット(ＬＳＴ装備機)☆

初期型(109頁参照)とのちがいは、上下面ともツヤ有りとなっていること。流行の上下面グレイ迷彩機も少しずつ現われているが、塗りかえに35,000ドルもかかる点、寿命(4－5年)の長いポリウレタン塗装機の存在から塗装変更時期が遅れ、なかなか進展しないようだ。

Douglas Military Used DC-3s

ダグラスのレシプロ双発輸送機，モデルDC-3は，総生産数14,000機を誇る傑作機で，今さらくどくど説明する必要は全くないだろう。1936年に原型が初飛行して以来45年目を迎える現在でも，厚木，岩国，普天間など国内の基地でも改造型C-117の健在な姿を見ることができる。
▲護衛のP-40戦闘機を従え，輸送任務につくC-47-DL(41-18572)"サッド・サック"。最初の量産型C-47(DC-3A-360)は965機生産された。

WWII

1935年12月に原型1号機が進空し、1940年には部隊配備が開始される。折からの第2次大戦には陸・海軍の主力輸送機として参戦。あのアイクをして、同機を第2次大戦の勝利へ導いた4つの要因のひとつにあげている。蛇足ながらあとの3つとは「原爆」、「バズーカ」、「ジープ」である。一方、現地の将兵からは"グーニー・バード"または"オールド・バケット・シート"と悪口をたたかれながらも、親しまれた。また1942年からは1,800機におよぶDC-3がダコタの名でイギリスに供与されている。

ダグラス社サンタモニカ工場で製造されたC-53-DC"バックアイ・スペシャル"(42-68778)。C-53Dのモデル・ナンバーはDC-3A-457で、パラトループ・ドアを大型化したC-53Cとほぼ同様の機体。そのためスカイトルーパーの愛称がある。

◀1944年11月1日，オランダへの兵員降下作戦のためラインアップした第93輸送飛行隊のC-47A-DL（42-100766）"リリー・ベルII"
▲機首にユニット・エンブレム"ペガサス"を描いたNo.267Sqn.のダコタMk.III（FD857）。Mk.IIIはC-47Aに相当する機体。
アラスカのコディアック基地へ郵便輸送のため飛来した海軍のNATS所属のR4D-1（30147）。本機はもと陸軍のC-47-DL（41-18363）。
◀1946年クラーク空軍基地で撮影されたC-47A-10-DK（42-92699）。双フロートを持つ試作型で，XC-47C（42-5671）とは全くの別機。

DOUGLAS DC-3 undoubtedly was one of the most important transports served extensively for the Allies during WWII. The No.1 prototype flew for the first time in December 1935 and in 1940 they were deployed to the first line initially as the mainstay of USN transport units. General Dwight E. Eisenhower credited DC-3 aircraft to one of four major factors that led the Allies to victory. The rest three were "Jeep", "Bazooka", and "A-bomb". Starting in 1942 around 1,800 DC-3s named Dakota were turned over to the Great Britain and some carried the Allie's paratroopers all over Europe.

Post WWII

第2次大戦終了後，雷用されたDC-3はもちろん。軍用型の多くも民間に払い下げられ，現在もなお空にある機体も少なくない。一方，軍用型では1951年からR4D-5/-8(C-117)スーパー・スカイトレインが新規に生産され，米海軍・海兵隊に配備，軽輸送，連絡にと今しばらくは働き続ける予定である。

▶メコンデルタ上空を飛ぶ4th ACSのAC-47D"ドラゴン・シップ"。SUU-11ミニガン・ポットまたはGAU-2A/B 7.62㎜ミニガンを胴体左側に3挺装備したガンシップで，ゲリラ掃射，地上部隊支援などに使用された。26機のC-47DがFC-47D"パフ・ザ・マジックドラゴン"として改造されたが，後にAC-47"ドラゴン・シップ"または"スプーキー"と改称された。

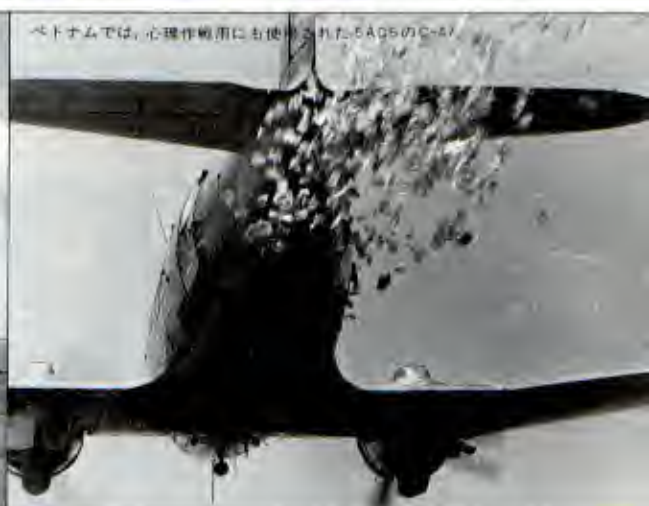
◀地上の目標を中心に左にバンクをとり，パイロン・ターン位置からの攻撃を行なうAC-47D。右手に見えるのは毎分18,000発7.62㎜NATO弾を発射できるSUU-11ポッドで，バレルが回転している様子がわかる。

▲僚機のバード・ステーションから，NAFマクマード・サウンドへ向け飛行するVX-6のR4D-5編隊。手前はBu.No17246，後方は17219で，いずれも極地用に改造されており，スキー降着装置と大型機首レドーム，増設されたさまざまなアンテナ・ブレードなどが見える。

In addition to civil-version a number of military-used DC-3s released by the government were added to civilian fleet. But in 1951, under the designation of R4D(C-117) "Super Skytrains", additional family were built and flown by USN/USMC. (Top Left)AC-47D "Dragon Ship"from 4ACS over Vietnam. Note the SUU-11 mini-gun pod. (Top Right) R4D-5s of VX-6 heading toward McMurdo Sound. They were modified for the arctic operation with skids and radome.(Bottom Left)AC-47D makes a left turn to attack the ground target. SUU-11 guns are capable of firing 18,000 rounds a minute. (Bottom Right Clockwise) DC-47D from 460 TRW photographed in 1969. /C-47 from 5ACS used in psycological warfare in Vietnam. /R4D-5 lands on slippary Antarctic ice.

460TRWのEC-47P、C-47D改造の電子偵察型。1969年撮影。

ベトナムでは、心理作戦用にも使用された5ACSのC-47

タンソンニュット基地に翼を休めるベトナム空軍33TWのC-47

キーを使用して南極の氷上に着陸するR4D-5"ケ・セラ・セラ"。

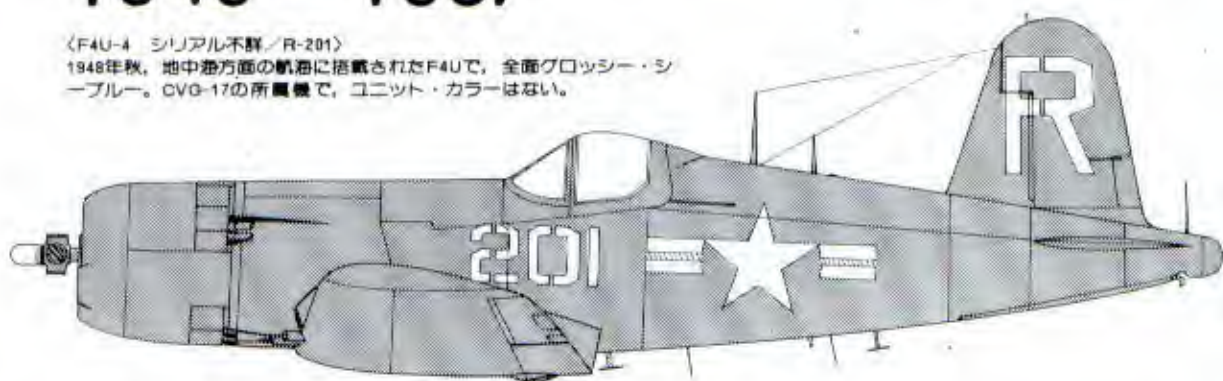
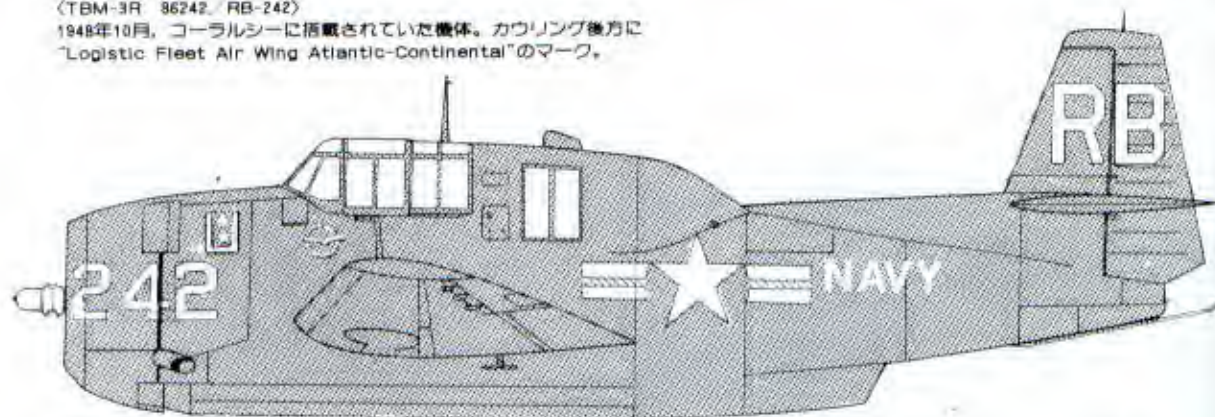
★モデルをグレードアップする基本塗装★

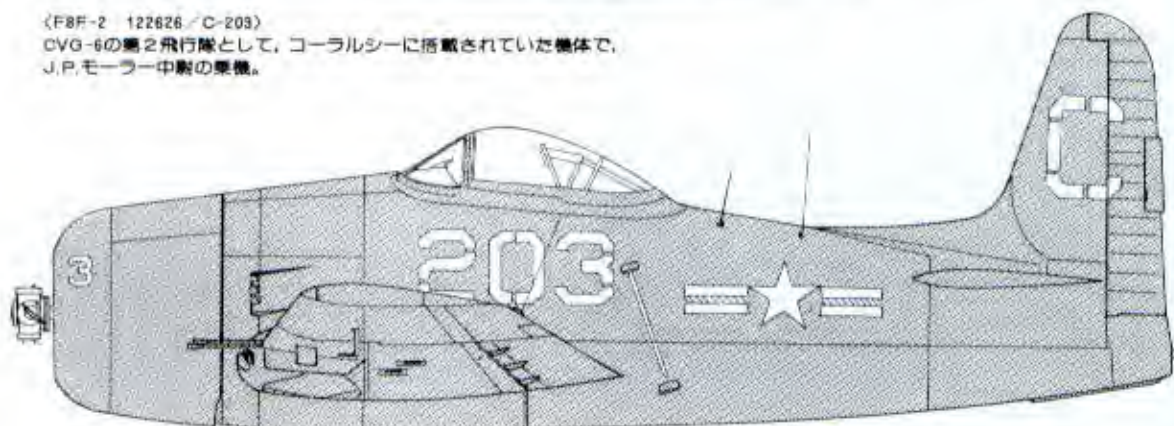
コーラルシーの艦載機

コーラルシーは1946年に就役して以来，現在に至るまで35年の間現役にある。米海軍の現役空母（練習空母となったUSSレキシントンはのぞく）の中では，1945年就役のCV-41ミッドウェーに次ぐ老旧艦で，そのミッドウェーも66年に近代化改装を受けているので，米海軍で最も古い実戦空母といってもよい。艦歴が古いということは，それだけ多くの離着艦があったわけで，古くは第２次大戦の花形であったF4UコルセアやTBM アベンジャーからバリバリの現役機まで，大はP2V-3CやA-3B，小はA-4スカイホークまで…いや小はサイゴン陥落の折のセスナO-1バードドックまで，さまざまな機体がコーラルのフライトデッキにゴムの焼けこげる臭いとブラック・マークを残してきた。

コーラルシーの配備は1940～50年代，つまり就役からSCB-110A 改装までは大西洋艦隊，60～80年代，つまり改装終了後は一貫して太平洋艦隊に配備されている。同艦がSCB-110A改装を受けていた1957年から60年という時期は米海軍にとっても，組織，機体，マーキングなどの変更時期にあたるため，改装なって，近代空母に衣がえしたコーラルシーの艦載機は大きく変貌した。今月号のモデルをグレードアップする基本塗装では，いつもの単一機種を追うページ作りとは，ちょっと趣きを変え，シーブルーからライトガルグレイへ，１文字コードから２文字コードへと移り変っていくコーラルシーの艦載機の歴史をカラー，グラフと対比しながら綴っていきたい。

1946～1957

〈F4U-4　シリアル不詳／R-201〉
1948年秋，地中海方面の航海に搭載されたF4Uで，全面グロッシー・シーブルー。CVG-17の所属機で，ユニット・カラーはない。

〈TBM-3R　86242／RB-242〉
1948年10月，コーラルシーに搭載されていた機体。カウリング後方に"Logistic Fleet Air Wing Atlantic-Continental"のマーク。

〈F8F-2　122626／C-203〉
CVG-6の第２飛行隊として，コーラルシーに搭載されていた機体で，J.P.モーラー中尉の乗機。

解　説・川上信二
イラスト・斉藤義則

50年代の基本塗装

●識別コード・システム

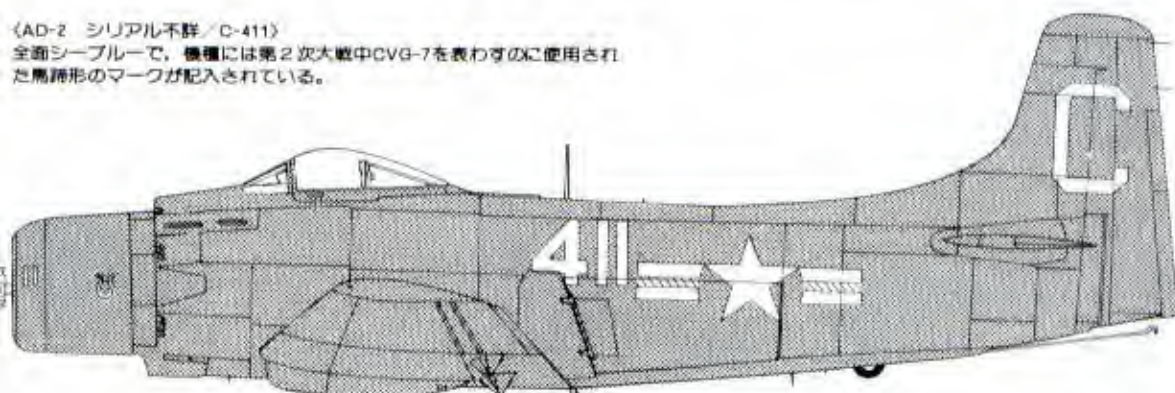
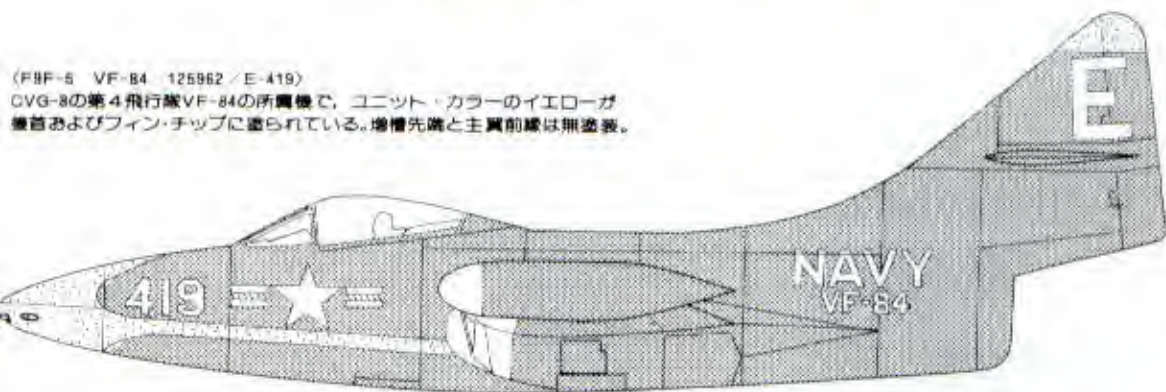
コーラルシーがデビューした1946年は，戦争中のマーキングを一新して新しい識別コードが実施された時期にあたる。1946年11月7日に公布されたこのシステムは，空母の頭文字1ないし2文字のアルファベットで表すもので，ボクサーは"B"，ミッドウェーは"M"，フィリピン・シーは"PS"，そしてこのコーラルシーが"C"という具合である。しかし，このシステムでは，飛行隊，航空群が空母間を移動するたびにコードの書き替えが必要なため，航空群ごとにコードを与える方法へと移行した。このシステムは現在使用されている2文字のコード・システムによく似たもので，1950年代後半まで使用されたが，空母航空群に所属しない飛行隊のため2文字コードと統合され，1文字は予備飛行隊用とされた。なお，コーラルシーが搭載したことのある空母航空群はCVG-1"T"，CVG-6"C"，　CVG-8"E"，CVG-17"R"などで，そのほか早期警戒飛行隊などの混成飛行隊は独自のコードを持っていた。

●塗装

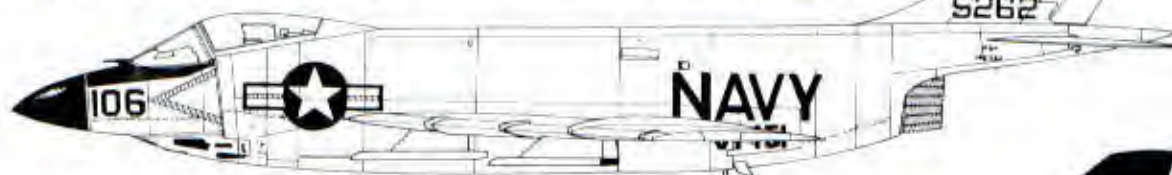
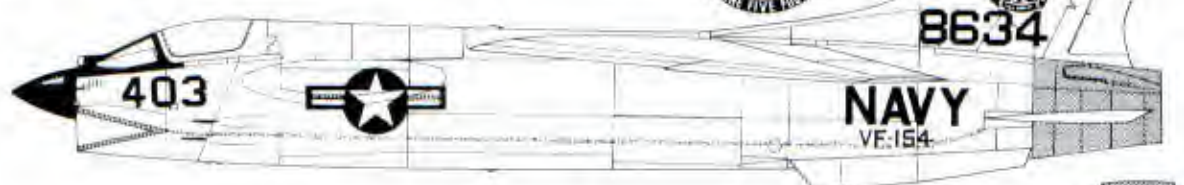
1940年代後半の艦載機は，1944年3月22日に制定された全面をF.S. 15042 グロッシー・シーブルーで塗装するシステムをとっており，スター・インシグニア，識別コード，NAVY，Bu. №機体番号などはすべてグロス・ホワイトで記入される。

●部隊マーク

コーラルシーの搭載機は尾翼の識別コードで航空群を識別できた。しかし，飛行隊名が，胴体後方に大きく書かれるようになったのは後年のことで，飛行隊単位の識別はキャノピー下側面に書かれたスコードロン・エンブレムにたよるしかない。また，空母航空群内での飛行隊を表わすシステムに3ケタのモデックス・ナンバーとユニット・カラーがある。つまり単一航空群の第1飛行隊（1st Sqn.）はモデックス100番代で，カラーはレッド，第2飛行隊は200番代／ホワイト（後に黄色），第3飛行隊は300／ブルー，第4飛行隊は400／イエロー（後にオレンジ），第5飛行隊は500／グリーン，以下ブラック，ディープレッドの順で表わす。通常このユニット・カラーは垂直尾翼端など目立つ部分に塗られている。

〈AD-2　シリアル不詳／C-411〉
全面シーブルーで，機首には第2次大戦中CVG-7を表わすのに使用された馬蹄形のマークが記入されている。

〈F9F-5　VF-84　125962／E-419〉
CVG-8の第4飛行隊VF-84の所属機で，ユニット・カラーのイエローが機首およびフィン・チップに塗られている。増槽先端と主翼前縁は無塗装。

〈F2H-2　VF-12　123373／T-208〉
CVG-1を搭載していたころ，第2飛行隊としてコーラルシーに展開したVF-12のF2H-2。機首および翼端増槽先端，フィン・チップ，垂直尾翼バランス・タブを黄色に塗っていた。キャノピー下のマークはVA-12と改称された現在もA-7Eに描かれているガイコツのマーク

1960〜1980

〈F3H-2　VF-151　145262／NL-106〉
1960年から65年にかけてコーラルシー艦上にあった飛行隊で，CVW-15はえぬきの部隊である。現在はF-4Jを装備してミッドウェーに展開している。フィンチップはユニット・カラーの赤。

〈F8U-2N　VF-154　148634／NL-403〉
CVW-15の第4飛行隊として，コーラルシーの再就役以来，67年まで搭載されていた。フィンチップは青でエンブレムは黒と白。

〈RF-8G　VFP-63　146895／NL-610〉
VFP-63は写真偵察を任務とする飛行隊で，各空団へ平均3機ずつ分遣隊を派遣している。このNL-610は建国200年を記念する赤・白・青の塗装を施している。なおVFP-63は固有のコードPPを持つ。

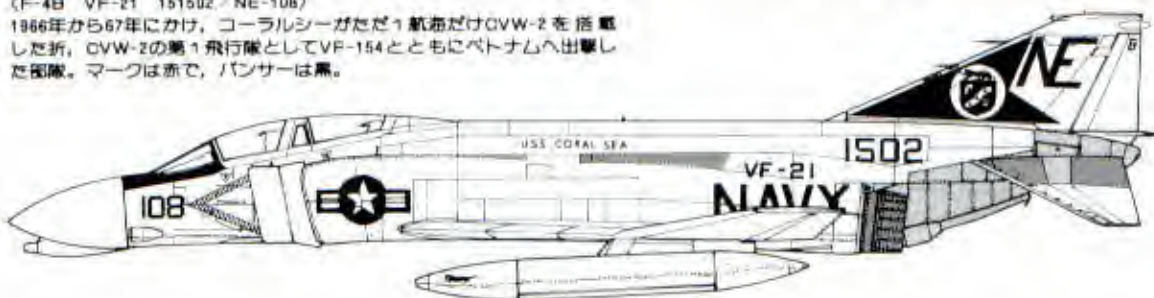
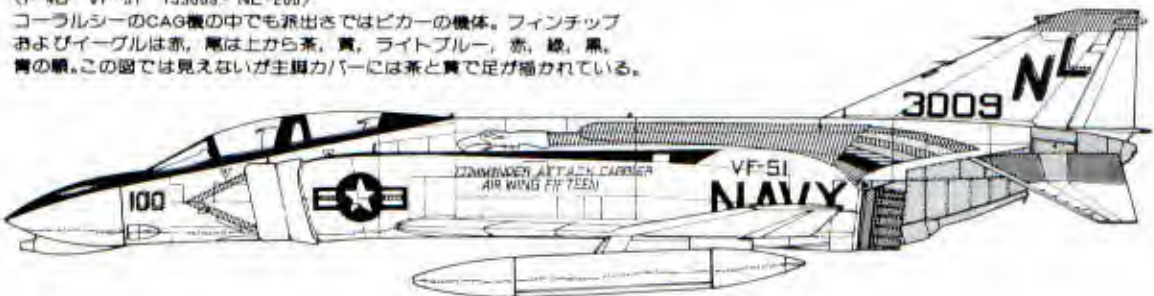
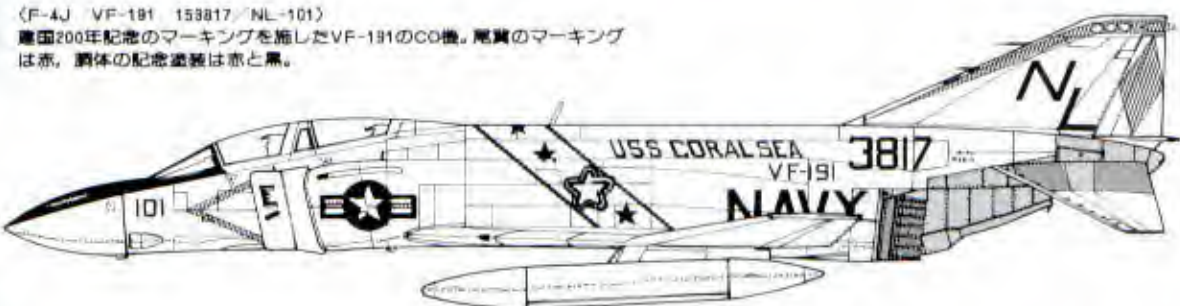
1960年以降の基本塗装

●塗装
1955年2月，米海軍はそれまでの全面シーブルーに代わって，上面はライトガルグレイ(FS.36440)，下面および動翼はインシグニア・ホワイト(FS.17875)という塗装様式を制定した。現在この塗装に代わって，全面グレイとしたロー・ビジビリティ・スキムへと移行しつつある。なお，コーラルシーにはVF-194所属のF-4Jが試験的にフェリス・カムフラージュを施し搭載されたこともある。

●テイルコード
50年代後半に改正となった識別コード・システムは空母航空団を大西洋艦隊を"A"，太平洋艦隊を"N"で始まる2文字のアルファベットで表わすシステムで，太平洋艦隊に属しつづけたコーラルシーはCV W-2"NE"，CVW-14"NK"，CVW-15"NL"の3航空団を搭載した。なおそのほかの混成飛行隊として，VAW(AW)-33"VR"，VAQ-130"VR"，VAW-11"RR"，VFP-63"PP"などがある。

航海期間	航空団	戦闘飛行隊		攻撃	
60 9／19－61 5／27	CVW-15 (NL)	VF-151 (F3H-2)	VF-154 (F8U-1)	VA-153 (A4D-2)	VA- (A
61 12／15－62 7／6	〃	〃	〃	〃	
63 4／3－63 11／25	〃	〃	〃 (F-8A)	〃	
64 12／7－65 11／1	〃 ＊	〃 (F-4B)	〃 (F-8D)	〃 (A-4C)	(A
66 7／29－67 2／23	CVW-2 (NE) ＊	VF-21 (F-4B)	〃	VA-22 (A-4C)	VA- (A
67 7／26－68 4／6	CVW-15 (NL) ＊	VF-151 (F-4B)	VF-161 (F-4B)	VA-153 (A-4C)	VA- (A
68 9／7－69 4／18	〃 ＊	〃	〃	(A-4E)	VA- (A
69 10月－70 6月	〃 ＊	〃	(F-4N)	VA-82 (A-7A)	VA- (A
71 11月－72 7月	〃 ＊	VF-51 (F-4B)	VF-111 (F-4B)	VA-22 (A-7E)	VA- (A
73 3／3－73 11月	〃	〃	〃	〃	
74 12／5－75 7月	〃 ＊	〃 (F-4N)	〃 (F-4N)	〃	
77 2／15－77 10月	〃	VF-191 (F-4J)	VF-194 (F-4J)	〃	
79 11月－	CVW-14 (NK)	VMFA-323 (F-4N)	VMFA-531 (F-4N)	VA-97 (A-7E)	VA- (A

Aircraft of USS Coral Sea

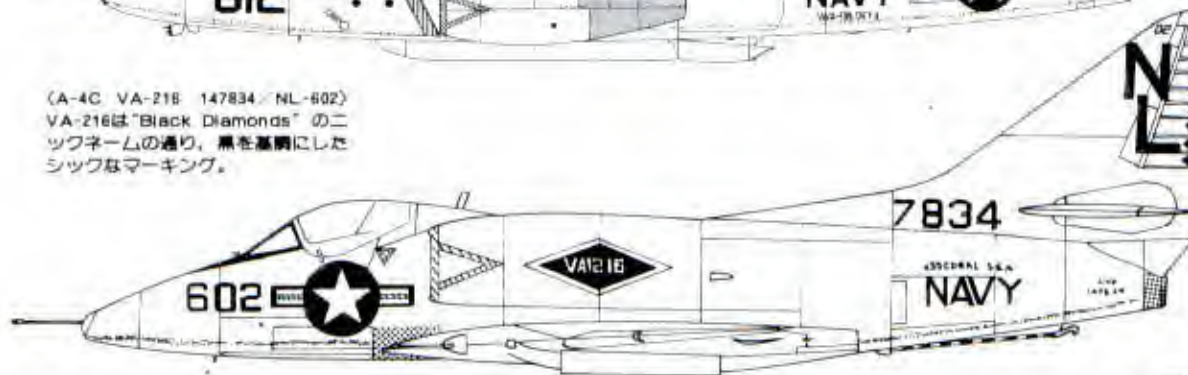
〈F-4B　VF-21　151502／NE-108〉
1966年から67年にかけ，コーラルシーがただ1航海だけCVW-2を搭載した折，CVW-2の第1飛行隊としてVF-154とともにベトナムへ出撃した部隊。マークは赤で，パンサーは黒。

〈F-4B　VF-51　153009／NL-200〉
コーラルシーのCAG機の中でも派出さではピカーの機体。フィンチップおよびイーグルは赤，尾は上から茶，黄，ライトブルー，赤，緑，黒，青の順。この図では見えないが主脚カバーには茶と黄で足が描かれている。

〈F-4J　VF-191　153817／NL-101〉
建国200年記念のマーキングを施したVF-191のCO機。尾翼のマーキングは赤，胴体の記念塗装は赤と黒。

飛　行　隊		重攻撃飛行隊	偵察飛行隊	早期警戒飛行隊	電子飛行隊	その他	備　　考
	VA-152（AD-6）	VAH-2（A3D-2）	—	VAW-11（RR）（WF-2）	—	—	
	〃	〃	—	VAW-13（VR）（AD-5Q）	—	HC-1（HUP-3）	VMA-324／-121のA-4Cが数機搭載されていた
	〃	〃	—	VAW-11（RR）（E-1B）	—	—	
	VA-165（A- H/J）	〃（A-3B）	VFP-63（PP）（RF-8A）	〃	—	—	初の戦闘航海
	VA-25（A-1H）	VAH-2（ZA）（KA-3B）	〃（RF-8G）	（E-2A）	—	—	
	VA-25（A- H/J）	—	—	VAW-116（E-2A）	—	—	A-1最後の航海
	VA-52（A-6A）	VAH-10（KA-3B）	VFP-63（RF-8G）	〃	VAQ-130（EKA-3B）		
	VA-35（A-6A）	—	〃	〃	VAQ-135（EKA／KA-3B）		
	VAW（AW）-224（A-6A）	—	〃	VAW-112（E-2B）	〃	—	海兵隊のA-6の航海はこれのみ
	VA-95（A-6A）	—	〃	〃	〃	HC-1（SH-3G）	マヤグエス号事件
	〃	—	〃	〃	—	〃	南ベトナム陥落
	〃	—	〃	VAW-114（E-2B）	—	〃	
	VA-196（A-6E）	—	〃	VAW-113（F-2B）	—	〃（SH-3H）	ペルシャ湾方面

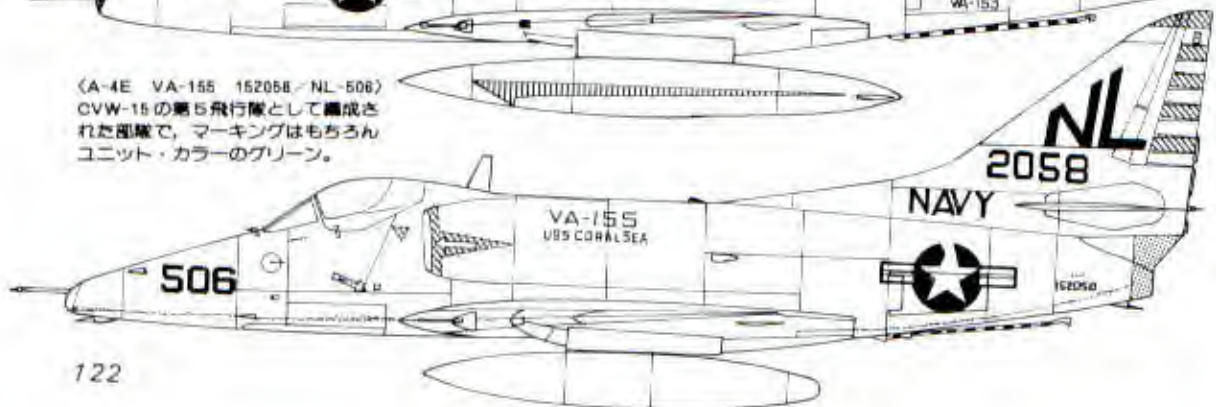
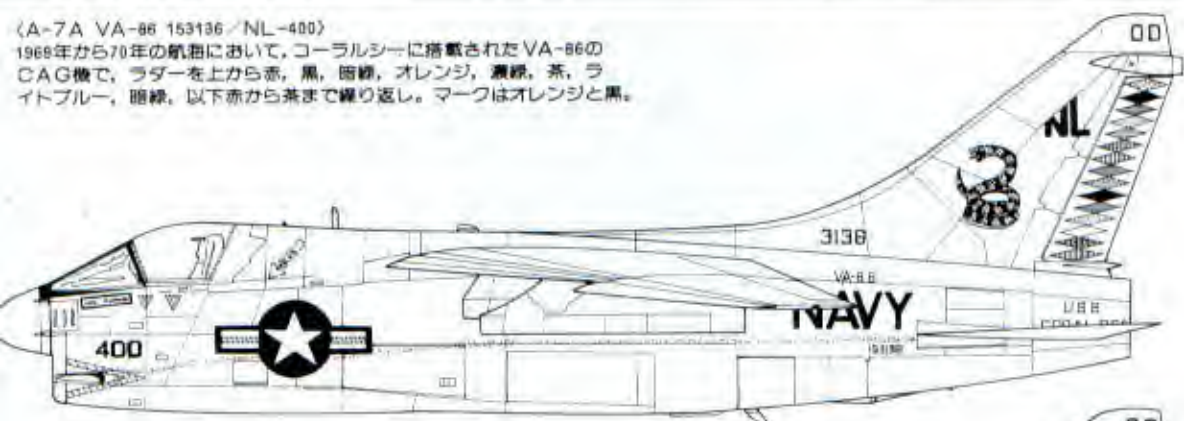
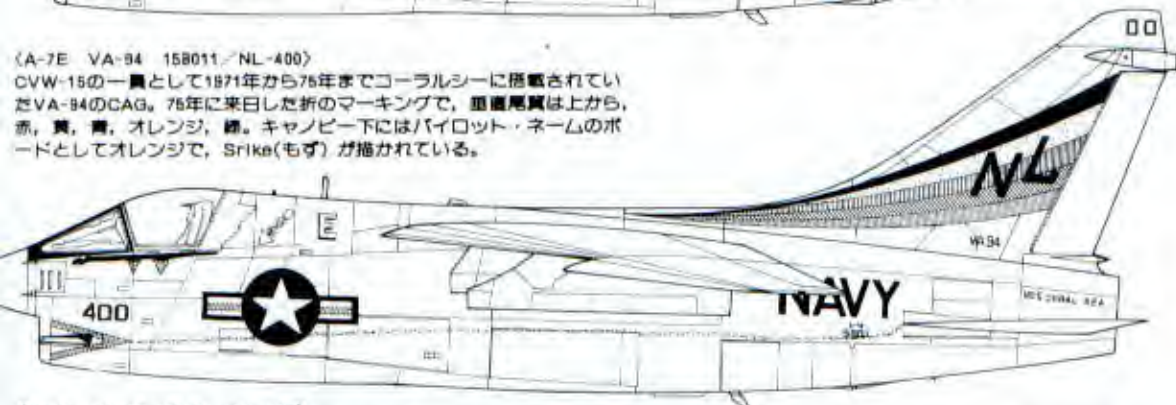
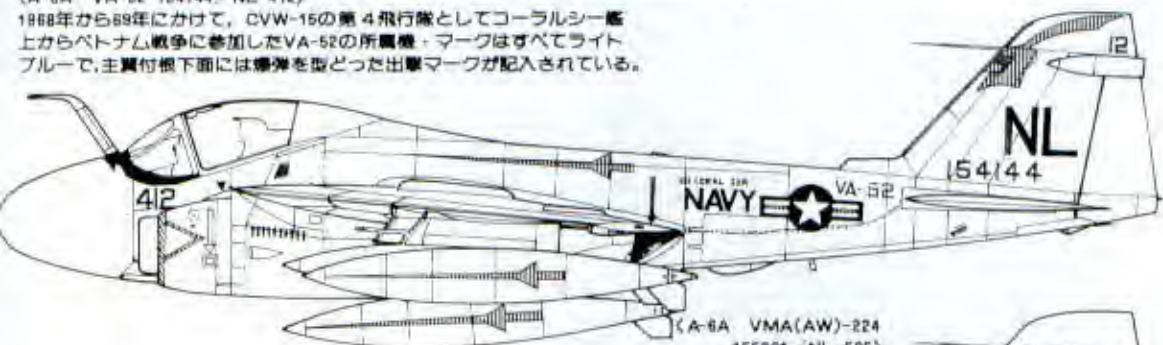
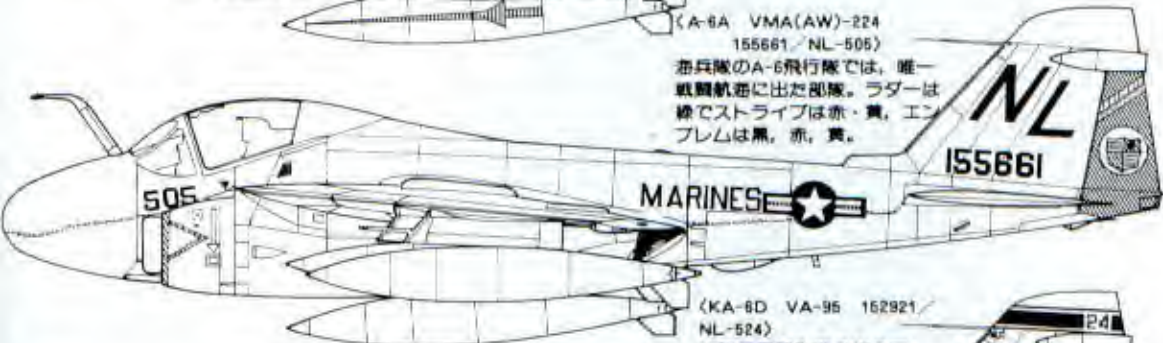
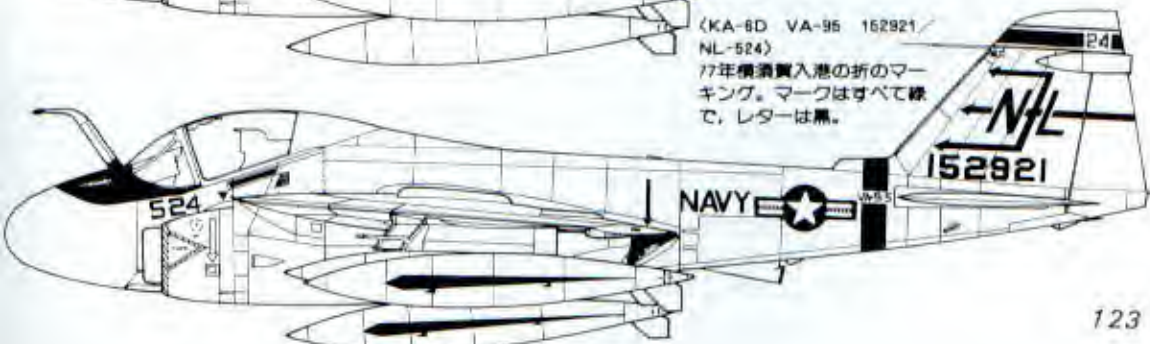
※はベトナム航海

Aircraft of USS Coral Sea

〈A-1H　VA-25　135300／NL-405〉
1968年4月10日，A-1の最後の飛行隊VA-25の機種改変により，米空母上からA-1の姿は消えた。このNL-405はVA-25のD.ヒル中尉の乗機で，この日，NASレムーアで開かれた退役式典に最後のスパッドとして飛来した機体である。

〈EAK-3B　VAQ-135 Det. 3　142404／NL-612〉
60年代後半から70年代前半にかけてCVW-15に展開していたVAQ-135のEKA-3B。尾翼のスコードロン・インシグニアはブラック・イレブン，ストライプは黒フチの水色。

〈A-4C　VA-216　147834／NL-602〉
VA-216は"Black Diamonds"のニックネームの通り，黒を基調にしたシックなマーキング。

〈A-4C　VA-153　147825／NL-302〉
朝鮮戦争において，2機のパンサーをつなぎ合わせて使用したというエピソードで有名な飛行隊で，現在は解隊されている。ニックネームの"Blue Tail Flys"のとおり，尾翼を淡いブルーに塗っている。マークは黒と青で，頭は白頭のワシ，胴は翼のはえたトラまたはライオン。

〈A-4E　VA-155　152058／NL-506〉
CVW-15の第5飛行隊として編成された部隊で，マーキングはもちろんユニット・カラーのグリーン。

〈A-7A VA-86 153136／NL-400〉
1969年から70年の航海において，コーラルシーに搭載されたVA-86のCAG機で，ラダーを上から赤，黒，暗緑，オレンジ，濃緑，茶，ライトブルー，暗緑，以下赤から茶まで繰り返し。マークはオレンジと黒。

〈A-7E VA-94 158011／NL-400〉
CVW-15の一員として1971年から75年までコーラルシーに搭載されていたVA-94のCAG。75年に来日した折のマーキングで，垂直尾翼は上から，赤，黄，青，オレンジ，緑。キャノピー下にはパイロット・ネームのボードとしてオレンジで，Srike(もず) が描かれている。

〈A-6A VA-52 154144／NL-412〉
1968年から69年にかけて，CVW-15の第４飛行隊としてコーラルシー艦上からベトナム戦争に参加したVA-52の所属機・マークはすべてライトブルーで，主翼付根下面には爆弾を型どった出撃マークが記入されている。

〈A-6A VMA(AW)-224 155661／NL-505〉
海兵隊のA-6飛行隊では，唯一戦闘航海に出た部隊。ラダーは緑でストライプは赤・黄，エンブレムは黒，赤，黄。

〈KA-6D VA-95 152921／NL-524〉
77年横須賀入港の折のマーキング。マークはすべて緑で，レターは黒。

コーラルシーの艦載機

CORAL SEA (CV-43) & AIR VANGUARDS OVER SEVEN SEAS

JATO 8本を噴射してコーラルシーを離艦するVC-5のP2V-3C。同艦は1948年4月28日にこの実験に成功しており，ミッドウェーでも同様の実験が行なわれた

地中海を航行中のCVB-43コーラルシー上空を，編隊でパスするVF-11のF2H-2バンシー。コーラルシーは就役以来CVBG-5およびCVAG-6を搭載1957年，改装のため一時退役するまで大西洋艦隊に配属されていた

コーラルシーは1944年7月，ミッドウェー級空母の3番艦として起工，46年に進水，47年10月1日，大西洋艦隊へ就役した。本来コーラルシー（珊瑚海）の名はCVB-42に付けられることになっていた。しかしルーズベルト大統領の急逝によりCVB-42がU.S.S. F.D. ルーズベルトと命名されたため，この名称がCVB-43にまわってきた。なお，同級空母は朝鮮動乱には参加せず地中海を遊弋，冷戦下のヨーロッパに睨みをきかせていた

CVA-43と改称されたコーラルシーは1957年にSCB-110A改装を実施，エンクローズド・バウ，アングルド・デッキを装備した近代空母へと生れ替わり，60年1月，太平洋艦隊へ再就役した。以降，コーラルシーはベトナム戦闘をかい潜り，中東の緊張にも出動。現在ペルシャ湾からの帰途にあるが，韓国情勢の悪化により日本海へ回航されたとも聞く。一部には帰国後退役との新聞報道もあるが，今後の動向が注目される

ピュージェット・サウンド海軍工廠でSCB-110A改装を受けるコーラルシー。隣には艤装作業中のCVA-59フォレスタルが見える。両者の大きさ，形状の違いに注意

◀SCB-110A改装を終え，試験航海に出るコーラルシー。改装前とはうって変った近代空母のプロフィールを備えている。1960年5月の撮影で，このあと9月からはCVW-15を搭載，西太平洋方面への航海へ出動した

▶61年末，アラメダを出港したコーラルシーは翌62年1月，フィリピンのスービック湾に入港した。搭載機はCVW-15(第15空母航空団）の所属機で，第3エレベータ前には早期警戒用に搭載されているVAW-13のAD-5QやHC-1のHUP救難ヘリが見える

▼65年1月，随伴する給油艦から洋上補給を受けるコーラルシー。搭載機は上の写真と同じCVW-15の所属機だが，F3H-2はF-4Bに，A-4CはA-4Eに，AD-5QはE-1Bにと近代化されており，RF-8Gも見える。この航海はコーラルシーにとって初の戦闘航海となり，3月2日，ヤンキーステーションから飛び立った艦載機は北ベトナムに最初の爆弾を投下した。そしてこれ以降のコーラルの航海は，常に戦火とともにあり，ベトナム航海は7回をかぞえた

▲フィリピン上空をバック・トゥ・バックで飛行するVF-154"Black Knights"のF8U-2N(413/148673, 414/148676)。VF-154はCVW-15の第4飛行隊として5年間にわたりコーラルシーに搭載されていたが、CVW-2へ移動、以来ペアを組んだVF-21とともに昨年までレンジャーに搭載されていた。現在機種をF-4Sに改変、VMFA-323, -531と交替して古巣のコーラルシーへカムバックする爆様である

▶VF-154に替って67年からCVW-15へ配備されたVF-161"Chargers"のF-4B(151487)。68年、コーラルシーが横須賀へ入港した折、厚木基地へ立ち寄った時のスナップで、同隊は現在ミッドウェーに搭載中。

▼同じく厚木に着陸するVAH-10のKA-3B(138943)。この航海において、CVW-15はKA-3Bを装備するVAH-10とEKA-3Bを装備するVAQ-130を指揮下においていた。2つのA-3飛行隊を混載するのはきわめて珍しい例

▼厚木基地へ飛来したVA-153のA-4F(155024)。VA-153はCVW(CVG)-15はえぬきの飛行隊で、朝鮮において2機のパンサーをつなぎ合わせた"ブルーテイル・フライズ"のエピソードはあまりにも有名

▼69年から70年にかけての航海の際、厚木へ飛来したVA-35"Black Panthers"のA-6A(152642)。VA-35のCVW-15への配属はこの1航海のみで、A-6飛行隊の不足から次の航海ではVMA(AW)-224のA-6Aを搭載した

70年代に入るとベトナム戦も最終段階へと突入する。コーラルシーも10ヵ月のオーバーホール，搭載機，部隊の一新を行なったうえ，ふたたびヤンキーステーションへと駆けつけた。コーラルシーは71〜72年，73年のベトナム航海を行ない，停戦とともに本国へ帰還した。すでに建造が始まっていたニミッツ級空母との交替を考えると，これが最後の戦闘航海になると考えられていたが，75年に起ったマヤグエス号事件にも出動，1977年からの長期オーバーホールを終えたコーラルを待っていたのはイランでの革命と大使館占拠事件であった

▲VA-22"Fighting Redcocks"のA-7E編隊，70年代を通じてコーラルシー/CVW-15に搭載されつづけた飛行隊である

▶ミラマーでF-4Nへの転換訓練を受けるVF-111のクルー

◀77年の航海で横須賀へ入港したコーラルシー艦上のRF-8G(145623)，VFP-63所属

▲エンタープライズの長期オーバーホールによりコーラルに搭載されたCVW-14，VA-25のA-7E(159980)

USS CORAL SEA (CV-43) was commissioned on 1 October 1947 and deployed to the Atlantic to play a vital role as deterrent arms in the so-called "Cold War". In 1957 the modernization began to dring her angled deck and enclosed bow, and in January 1960 the ship was assigned this time to the 7th Fleet in Pacific where she saw some action of Vietnam War, including the Mayagues incident. In 1977 she came out of long overhaul and did not wait long before dispatched to the critical Indian Ocean. Recently, while on her way back home, tension mounted in Korea invited her presence in the Japan Sea.